UNIVERSITÉ DE LILLE — FACULTÉ DE DROIT

DES
RÉGIES INTÉRESSÉES de la VILLE de PARIS
et du DÉPARTEMENT de la SEINE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue le 20 Juin 1930, à 17 h. 30

par

FERNAND BONTE

JURY : *Président :* M. LAVERGNE, *Professeur*

Assesseurs { M. MOREL, *Professeur*
M. LASSERRE, *Chargé de Cours*

LILLE
IMPRIMERIE LEFEBVRE-DUCROCQ
1930

Des Régies intéressées de la Ville de Paris

et du Département de la Seine

UNIVERSITÉ DE LILLE — FACULTÉ DE DROIT

DES
RÉGIES INTÉRESSÉES de la VILLE de PARIS
et du DÉPARTEMENT de la SEINE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue le 20 Juin 1930, à 17 h. 30

par

FERNAND BONTE

JURY : *Président :* M. LAVERGNE, *Professeur*

Assesseurs { M. MOREL, *Professeur*
M. LASSERRE, *Chargé de Cours*

LILLE
IMPRIMERIE LEFEBVRE-DUCROCQ
1930

« *La Faculté n'entend donner aucune approbation ni* » *improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces* » *opinions doivent être considérées comme propres à leurs* » *auteurs.* »

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

IN MEMORIAM

A mon Frère ROBERT BONTE

MORT GLORIEUSEMENT POUR LA FRANCE

A BEAUSÉJOUR (MARNE), LE 9 MARS 1915

A mon PÈRE et à ma MÈRE

MEIS ET AMICIS.

FACULTÉ DE DROIT DE LILLE

ENSEIGNEMENT

MM. DUEZ (✻, ✠, avec palme, O. A. ✪), Doyen, Professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel, chargé du cours de Législation financière (Licence).

GUERNIER (✻, O. A. ✪), Professeur d'Economie politique (député) en congé.

MOREL (O. I. ✪), Professeur de Droit administratif, chargé du cours de droit administratif approfondi (Doctorat).

APPLETON (✻, O. I. ✪, ✠), Professeur de procédure civile et Voies d'exécution.

LÉVY-BRUHL (✻, ✠ av. palme, O. A. ✪), Professeur de Droit romain.

PRUDHOMME (✻, ✠), Professeur de Droit civil (en congé),

AMIAUD (✻, ✠, O. I. ✪), Professeur de Droit commercial. chargé du cours de Droit maritime (Licence).

LE BALLE, Professeur de Droit civil, chargé d'un cours de Droit civil approfondi (Doctorat).

MONIER, Professeur de Droit romain, chargé d'un cours d'Histoire du Droit public (Doctorat).

MAZEAUD, Professeur de droit civil (Licence) et de Droit international privé (Licence).

LAVERGNE (O. I. ✪), Professeur à la Faculté de Droit de Nancy, chargé de cours d'Economie politique et d'Histoire des Doctrines économiques (Doctorat).

SIBERT (✻, ✠ avec palme, O. A. ✪), Professeur à la Faculté de Droit de Rennes, chargé des cours de Droit international public (Licence et Doctorat).

HAMEL (✻, ✠ avec palme, O. A. ✪), Professeur à la Faculté de Droit de Strasbourg, chargé de cours de Droit civil (Licence) et d'un cours de Droit commercial complémentaire (Licence).

LEPOINTE, chargé du cours d'Histoire du Droit (Licence), et du Cours d'Histoire du Droit privé (Doctorat).

LHOMME, chargé de cours d'Economie politique (Licence).

LASSERRE, chargé de cours d'Economie Politique (Licence). et du cours de questions économiques intéressant la région du Nord et de Législation industrielle (Licence).

RAULT, chargé de cours de Droit criminel (Licence).

DUFOUR (✠, O. A. ✪), chargé du cours d'Enregistrement.

ADMINISTRATION

MM. DUEZ (✻, ✠ avec palme, O. A. ✪), Doyen.
LÉVY-BRUHL (✻, ✠ avec palme, O. A. ✪), Assesseur du Doyen.
ETLICHER, Secrétaire des Facultés de l'Université.

DOYENS HONORAIRES

MM. VALLAS (✻, O. I. ✪).
WAHL (✻, O. I. ✪).
MM. PILON (✻, O. I. ✪).
MOUCHET (✻, O. I. ✪).

PROFESSEURS HONORAIRES

MM. WAHL (✻, O. I. ✪).
JEZE (✻, O. I. ✪).
DEMOGUE (O. I. ✪).
COLLINET (O. I. ✪).
PILON (✻, O. I. ✪).
LEVY-ULLMANN.
MM. CASSIN (✻, ✠ avec palme, O. A. ✪).
AFTALION (✻, O. I. ✪).
VALLAS (✻, O. I. ✪).
LACOURT (✻, O. I. ✪).
MOUCHET (✻, O. I. ✪).

SECRÉTAIRE HONORAIRE

M. ROSEAU (O. I. ✪).

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

I. — Bibliographie générale.

Antonelli (Etienne) : Les sociétés anonymes d'économie mixte. *Revue des Sociétés*, 1923, p. 57.

Brette (Louis) : Les chemins de fer urbains. J.-B. Baillière, 1928.

Bouvier (Emile) : Les régies municipales. Paris, Doin, 1910.

Chéron (Albert) : De l'actionnariat des collectivités publiques. Sirey, 1928.

Garcin (Emile) : L'évolution de l'économie mixte en France. *Revue des Sociétés*, 1924, p. 106.

Lapie (Pierre) : L'état actionnaire avec préface de M. Houpin. Thèse. Paris, Dalloz, 1925.

Lavergne (Bernard) : Les Régies coopératives (Extrait de l'Ordre coopératif). Paris, Félix Alcan, 1927.

Londiche (René) : Les Transports en commun à la surface dans la région Parisienne. Thèse. Paris, 1929. *Presses Universitaires de France.*

Nezard (Henri) : La municipalisation du service de l'éclairage public et la Ville de Paris. *Revue de science et de législation financière*, 1905, p. 296.

Petit (Lucien) : L'extension du domaine industriel des Communes. *Revue Politique et Parlementaire*, 10 décembre 1905 et 10 janvier 1906.

II. — Documents et Annexes.

I. — Conventions du 20 septembre 1920 des Transports en commun.

I. — Conventions de rachat.

II. — Convention entre le département et la Ville de Paris.

III. — Convention d'affermage.

Décret du 25 décembre 1920. — *Journal Officiel*, 31 décembre 1920.

II. — Convention pour l'exploitation en régie intéressée des usines de traitement des ordures ménagères de la Ville de Paris du 31 juillet 1922. — (Fortin et C^ie^), 1922. — Bilans des années 1922 à 1928. — Avenants n° 1, 15 mai 1925 ; n° 2, 15 janvier 1927.

III. — Conventions passées entre le Département de la Seine et :

1° La Compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris. — 26 mars 1921.

2° La Société du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris. — 18 juillet 1921.

Décrets du 29 décembre 1921. — *Journal Officiel* du 31 décembre 1921. — Bilans et rapports d'Assemblées générales de ces deux Sociétés de 1921 à 1928.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Métropolitain du 7 juin 1929 et de la Société du Nord-Sud du 22 mai 1929. — (Fusion du Nord-Sud avec le Métropolitain). — Conventions du 12 avril 1929.

IV. — Convention du 29 juillet 1907 entre la Ville de Paris et la Société du Gaz de Paris pour l'exploitation en régie intéressée du service du gaz à Paris et cahier des charges particulières.

Avenants des 11 mars 1909, 31 mars 1918, 12 et 17 juin 1920, 20 août 1921, 10 juillet 1925 et 11 août 1926.

Bilans de 1925 à 1928. — Rapports du Conseil d'Administration. Rapport présenté au nom du Bureau du Syndicat des Communes de la Banlieue de Paris pour le Gaz, relativement aux mesures à prendre pour faire face aux nécessités financières imposées par l'extension du service public du gaz dans les communes de la banlieue Parisienne. Paris, 1927.

V. — Convention entre la Ville de Paris et la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité du 5 septembre 1907 approuvée par décret du 8 septembre 1907.

Avenants des 7 août 1921 et 26 février 1924.

Bilans des années 1921 à 1928.

Allocution de M. Benac à l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 28 juin 1929.

Des Régies intéressées de la Ville de Paris

et du Département de la Seine

INTRODUCTION

C'est une idée relativement récente surtout en France que celle de faire participer les collectivités publiques, spécialement les communes, à la vie des sociétés de capitaux. Sans doute ce n'est pas d'hier, que les collectivités publiques ont commencé à intervenir dans les entreprises industrielles et commerciales. La puissance publique a depuis longtemps cessé de se confiner dans ses attributions primordiales de police et de justice pour assurer l'ordre interne, et elle a dû, pour la sauvegarde même de l'ordre, se mêler à la vie économique.

Quoique de date plus récente que celle de l'Etat, l'activité économique des communes n'en a pas moins pris une réelle importance au début du XX^{e} siècle. Dans ces grandes agglomérations urbaines qui se sont développées au XIX^{e} siècle, des besoins nouveaux sont nés, besoins de salubrité et d'hygiène, besoins de transports

faciles et rapides dans l'intérieur de la ville et jusqu'à ses portes, besoins de lumière dans les rues et les habitations, la vie urbaine empiétant sur les nuits. L'éclairage par le gaz puis par l'électricité succédant à l'antique lampe à huile, ont amené les communes à s'occuper, dans l'intérêt collectif des habitants, de la meilleure organisation de ces industries. Communauté plus restreinte que l'Etat et plus condensée, la ville devait être tentée de se considérer comme une sorte de vaste société coopérative et chercher à organiser, sans but de profit pécuniaire, certains services économiques pour l'avantage commun des habitants. D'autre part, les villes ont de grands besoins d'argent, certaines exploitations économiques leur ont paru être un moyen d'en gagner, et de soulager d'autant le contribuable.

C'est de ces besoins nouveaux et sans cesse accrus, qu'est née cette forme nouvelle d'exploitation des services publics communément appelée « régie intéressée ». Ce qui constitue l'originalité de l'idée nouvelle, c'est qu'elle fait de la commune un véritable actionnaire, qui tire de son apport en société, non seulement le droit à une part des bénéfices, mais encore un droit de contrôle et de participation à la gestion de l'entreprise. Dans ce mode d'exploitation, la commune apporte à une société privée existante ou à former tout le matériel et les installations d'un service d'intérêt public déjà existant, et comme contre-partie de cet apport en nature, la Société qui en est bénéficiaire, donne à la collectivité apporteuse, tous les droits découlant généralement de la qualité d'apporteur dans une société ordinaire.

Déjà très usité en Allemagne, puisque d'après une enquête faite en 1920 par les soins du *Deutscher*

Stadtetag, le pourcentage des industries organisées suivant ce mode atteint 22 % en matière de distribution d'énergie électrique et 36 % en matière de transports par tramway, ce mode d'exploitation porte, dans ce pays, le nom de *Gemischte Wirtschaft* expression que l'on a traduite en français par ce vocable aujourd'hui très usité mais d'un sens assez sybillin « d'*économie mixte* ». La participation des communes, dans ce pays aux entreprises d'économie mixte, parfois modeste au début, a été sans cesse en s'élargissant et l'on peut dire que l'Allemagne est devenu le pays classique de l'économie mixte.

L'Alsace offre plusieurs exemples notables de ce mode d'exploitation qui date du temps allemand et qui subsiste sous la forme de Sociétés de droit local. La Société électrique de Strasbourg constituée en 1900 est même, croyons-nous, la première application du système.

La Ville de Paris, dont la population a presque décuplé depuis trois siècles, devait plus que toute autre faire face aux divers problèmes nés de sa formidable extension et de l'accroissement de sa population. Après avoir recouru aux modes d'exploitation généralement admis pour les entreprises publiques qui sont la régie directe et la concession, et après avoir constaté les résultats médiocres et souvent décevants qu'elles apportaient, elle s'est laissée séduire au début du XX^{e} siècle par l'exemple des communes allemandes et par celui plus proche des communes alsaciennes ; par une série de décrets, elle a adopté pour la plupart de ses services publics, l'exploitation en régie intéressée. Elle fut appliquée pour la première fois par la Ville de Paris au

service de la distribution du Gaz par un décret du 20 juillet 1907 puis à celui de l'Electricité par un décret du 8 septembre 1907. Après une longue période d'expérimentation, les circonstances économiques nées de la guerre furent favorables à une nouvelle extension de ce mode d'exploitation. C'est ainsi qu'il fut étendu successivement par un décret du 31 décembre 1920, à l'exploitation des Transports en commun de la région parisienne, puis par un décret du 29 décembre 1921, à l'exploitation du Métropolitain et du Nord-Sud et enfin, par un décret du 31 juillet 1922, au « Traitement Industriel des résidus urbains ».

Ainsi l'on voit de plus en plus s'étendre aux services publics de la région parisienne, ce mode d'exploitation nouveau qu'est la régie intéressée. Convient-il de l'étendre davantage, de le transformer ou de l'abandonner comme ne répondant pas aux mobiles qui ont motivé sa création ? Telle sera la conclusion de notre étude. C'est pour y parvenir, que nous étudierons successivement les circonstances qui ont précédé et favorisé l'exploitation en régie intéressée des services publics de la Ville de Paris ? Comment est réalisé pratiquement ce mariage de raison entre les intérêts publics et les intérêts privés ? notamment en ce qui concerne les attributions et responsabilités de chacun, le partage des bénéfices et la contribution aux pertes, et enfin comment s'exerce le contrôle indispensable de la Ville de Paris et du Département de la Seine, sur ces sociétés privées en contrepartie des avantages qui leur sont accordés ? Enfin pour que notre étude soit complète, il nous faudra voir quels sont les résultats pratiques fournis par les diverses régies intéressées de la région parisienne, tant au point de vue financier, qu'au point de vue de la satis-

faction et de la faveur dont elles jouissent auprès du public parisien. C'est ainsi qu'instruits par le raisonnement et par l'expérience, nous aurons à rechercher les causes de leur succès ou de leur insuccès et qu'en pleine possession des éléments du problème, nous pourrons avec quelques chances de certitude proposer la solution qui nous semblera être la meilleure à l'heure présente.

CHAPITRE PREMIER

Circonstances qui ont provoqué et favorisé la transformation en régie intéressée des Services Publics de la Région Parisienne

Le mouvement d'idées en faveur de ce mode de participation de la Ville de Paris et du Département de la Seine, aux entreprises industrielles et commerciales de la Région Parisienne, est issu avant tout de critiques qu'avaient suscitées les différents modes jusqu'àlors employés de leur activité.

Mais d'autres arguments sont venus s'y joindre, notamment des considérations à la fois économiques et financières qui ont pris une importance spéciale depuis la guerre.

Section première

Critique des Modes Antérieurs

Nous avons vu dans notre introduction qu'il était absolument impossible à une collectivité publique telle que le Département ou la Commune soucieuse de

l'intérêt et du bien être de ses membres, de se désintéresser complétement de leur activité économique et commerciale. Si l'on peut discuter des limites qu'il convient d'assigner à cet interventionnisme, les individualistes les plus impénitents reconnaissent qu'une intervention s'impose et se justifie dans certains domaines. Sans prendre parti dans cette controverse entre économistes des diverses écoles, il nous suffit de constater qu'un certain minimum d'intèrventionnisme est admis dans l'opinion commune. Mais ce point étant acquis, il s'agit de savoir sous quelle forme juridique et par quel procédé technique la collectivité publique interviendra de la façon la plus avantageuse et la plus efficace dans l'ordre économique, comment son action doit se se combiner avec celle des particuliers ?

On peut dire qu'il existe à l'heure actuelle quatre formes juridiques par lesquelles peut s'effectuer l'intervention d'une collectivité publique (Etat, Département, Commune) dans des entreprises à caractère commercial ou industriel, intéressant cette collectivité. Ces quatre formes juridiques peuvent même être classées hiérarchiquement suivant la place plus ou moins grande laissée à l'entreprise privée dans la gestion du service, et la participation plus ou moins grande de celle-ci dans les bénéfices réalisés.

Concession

Au sommet de cette hiérarchie on peut placer la *concession*. Dans cette forme juridique, en effet, l'autonomie de l'entreprise privée est presque absolument complète et l'intervention de la puissance publique est réduite à son minimum. Dans la concession, la collectivité publique se décharge de l'entreprise en en confiant

l'exécution à des particuliers souvent réunis en société anonyme, sous la seule obligation qui leur est imposée, de se conformer, en échange des autorisations accordées et des monopoles concédés, à un cahier des charges fixé préalablement pour la sauvegarde des intérêts généraux dont ils ont la garde. Ce cahier des charges stipule notamment un tarif au profit des usagers, souvent des conditions de travail en faveur du personnel, enfin, au profit de la collectivité, la reprise gratuite des installations pour le jour où la concession prendra fin. Le caractère économique essentiel de la concession, c'est que le concessionnaire est un entrepreneur, qui exploite avec son capital et ses risques, et fait tous les frais de l'entreprise, sans que l'autorité concédante ne risque, en principe, aucun capital.

Régie coopérative

A un degré inférieur mais cependant tout proche, se place la *régie coopérative*. Comme la concession, elle doit au moins pour partie sa création à une décision des pouvoirs publics et pour qu'elle voie le jour, il faut un acte de l'autorité publique, loi, décret ou arrêté. Mais la régie coopérative une fois créé peut se concevoir sous trois formes :

1° Avec concession des pouvoirs publics et sans leur participation. Dans ce cas, la régie coopérative est concessionnaire ; les pouvoirs publics concèdent, à un groupement, qui, au lieu d'être une société anonyme comme dans la concession proprement dite, est ici une coopérative distributive dûe à l'initiative privée, une richesse naturelle leur appartenant et lui imposent un cahier des charges. Dans ce cas les pouvoirs publics ne deviennent pas membres de la régie.

2° A l'inverse dans les régies avec participation des pouvoirs publics et concession octroyée par eux et 3° dans les régies avec participation des pouvoirs publics sans concession octroyée par eux, qui sont les cas les plus fréquents, les pouvoirs publics s'inscrivent eux-mêmes comme membres de la Société et participent alors directement d'une façon quelconque à la gestion de la Société. Ces deux derniers cas de régie coopérative, les plus fréquents, avons-nous dit, éloignent quelque peu cette forme juridique de celle de la concession, car on y voit apparaître pour la première fois, durant le cours de la Société l'intervention des pouvoirs publics dans la gestion de la Société. Mais il faut se garder de se méprendre sur la nature de cette intervention et ce serait une erreur grossière de croire que la régie coopérative est une régie de caractère étatiste. M. le Professeur Bernard Lavergne, dans son livre remarquable intitulé « Les Régies Coopératives », a insisté tout particulièrement sur l'indépendance que possèdent les Régies Coopératives vis-à-vis des pouvoirs publics.

« La régie coopérative, dit-il, jouit vis-à-vis des » pouvoirs publics d'une autonomie administrative, » commerciale et financière autant dire complète. Une » séparation absolue est établie entre les finances de la » Société et les budgets des pouvoirs publics, s'il y a » déficit, elle seule sera appelée à le combler par ses » propres moyens. De plus, elle est entièrement sous- » traite aux influences politiques des corps élus. Cette » autonomie totale de la régie est le trait original qui » la distingue de toutes les autres formes d'entreprise » publique ».

Il nous reste à déterminer la véritable nature de cette

intervention de la puissance publique dans ces régies coopératives. Cette intervention répond à deux idées, c'est que l'Etat, le Département ou la Commune, s'inscrivent en qualité d'actionnaires de la régie en leur double qualité d'usagers directs du produit et comme représentants généraux du public. Ce sera l'Etat, le Département, la Commune agissant comme administration des choses et non comme gouvernement des hommes. Ainsi donc si les pouvoirs publics interviennent quelque peu dans la gestion de ces sociétés à titre d'usagers ou de représentants des usagers, leur intervention ne modifie en aucune façon le caractère strictement privé de la régie coopérative, ce qui la rapproche infiniment plus de la forme de la concession que de celle de la régie directe.

Régie intéressée

La *régie intéressée* constitue le troisième degré de cette hiérarchie. Les traits caractéristiques de ce mode d'exploitation ont été suffisamment développés dans notre introduction pour qu'il soit utile d'y insister longuement. Dans ce mode d'exploitation avons-nous vu, l'Etat, le Département ou la Commune confient l'exécution du service à un régisseur. Le régisseur n'est pas un fonctionnaire, il apporte une partie du capital d'exploitation, parfois la totalité. Il fait exécuter le service par ses agents. Le contrat passé entre la collectivité publique et le régisseur assure à ce dernier un minimum de rémunération pour son activité personnelle et pour les capitaux qu'il apporte. Il détermine d'autre part un maximum car le régisseur qui est soustrait aux risques habituels des exploitations ne peut pas prétendre

aux chances de gain sans limite. Entre le minimum et le maximum la rémunération du régisseur varie avec les résultats de sa gestion de telle sorte qu'il ait intérêt à gérer le mieux possible. Avec cette méthode, l'Etat n'a plus de responsabilité directe ni la charge immédiate du service public. Mais il en garde le contrôle étroit, souvent il a fourni une partie du capital ; il prend part aux bénéfices et aux pertes de l'exploitation.

Régie directe

Enfin, tout au bas de cette hiérarchie nous pouvons placer la *régie directe*. Dans cette forme juridique, l'intervention de la collectivité publique que nous avons vu augmenter au fur et à mesure que diminuait celle de l'entreprise privée, va atteindre ici son apogée. En effet, dans la régie directe, la collectivité publique se faisant entrepreneur se charge seule d'organiser, d'installer et d'exploiter l'entreprise à ses risques et périls en employant à cette tache un personnel de fonctionnaires et en y appliquant les méthodes administratives.

Ces quatre formes juridiques, concession, régie coopérative, régie intéressée et régie directe constituent à l'heure actuelle les seules solutions existantes, sous réserve de quelques nuances, sous lesquelles peut se ranger l'activité économique d'une collectivité publique. Mais la régie intéressée et la régie coopérative sont des solutions nouvelles qui n'ont été crées que par suite du peu de satisfaction que donnaient les deux formes juridiques de tout temps connues qui sont la régie et la concession. Laissant de côté la régie coopérative dont nous ne connaissons pas encore en France d'application pratique dans le domaine munici-

pal on peut dire que la forme juridique de la régie intéressée, doit sa création aux excès et aux défauts des deux autres systèmes antérieurement admis « la concession et la régie directe ».

*
**

En ce qui concerne d'abord le système de la concession. On peut dire que tant au point de vue théorique qu'au point de vue pratique, il a fait complétement faillite.

Au point de vue théorique, tout d'abord, il semble à première vue séduisant. Il présente l'avantage essentiel de mettre directement en jeu l'intérêt personnel du concessionnaire et de décharger complétement la collectivité publique des risques de l'entreprise. Mais de graves inconvénients découlent de cet avantage essentiel. C'est qu'en toutes occasions, les Compagnies concessionnaires recherchent par trop exclusivement leur intérêt particulier trop fréquemment opposé à l'intérêt général au grand dommage du personnel, du public et de l'administration. La conséquence de cette avidité trop grande, c'est que l'observation du cahier des charges n'a été de tout temps que très péniblement et partiellement obtenue.

Au point de vue pratique, ce système de la concession aboutit à une véritable inertie du concessionnaire qui se refuse à engager des frais pour le développement de l'exploitation, quand le rendement pécuniaire de l'exploitation ne doit s'en améliorer qu'après l'expiration de la concession. On voit même le concessionnaire en fin

de concession réduire au strict minimum les frais d'entretien et de renouvellement du matériel.

Un autre inconvénient pratique de ce système de la concession a été mis en lumière par M. Léon Blum, commissaire du Gouvernement, dans l'affaire Compagnie Générale Française des Tramways jugée par le Conseil d'Etat le 11 mars 1910. « Les contrats de concession, a-t-il dit, sont conclus pour des périodes de temps » forcément étendues, puisque le concessionnaire doit, » en général, pouvoir amortir pendant cette période ses » dépenses de premier établissement. Si judicieuses » qu'aient été les précisions premières du contrat, elles » peuvent être, et sont presque toujours dépassées ou » surprises par les faits qui se produiront au cours de » cette longue suite d'années ».

Pratiquement on peut dire que le système de la concession n'est viable que dans le cas ou le concessionnaire réalise des bénéfices. Qu'une cause quelconque vienne bouleverser cette situation favorable et le système de la concession ne peut plus s'appliquer. Comme le fait très judicieusement remarquer M. Albert Cheron, dans son livre « De l'Actionnariat des Collectivités publiques ». « Comme il s'agit d'une entreprise » d'intérêt général, l'Etat, la Commune qui tiennent » essentiellement à ce que cette entreprise fonctionne » et rende les services pour lesquels elle a été créé, sont » souvent amenés par la force des choses à faire à son » sujet des sacrifices pécuniaires, ils fourniront à » l'entreprise une avance remboursable ou même une » subvention gratuite pour la tirer d'un mauvais pas... »

A ce risque qui existe en fait ne correspond aucune chance de bénéfices pour la collectivité publique, concé-

dante, puisque l'essence même du contrat de concession est l'absorption par la société exploitante de la totalité des bénéfices réalisés, en sorte que la collectivité publique participe à toutes les mauvaises chances de l'entreprise sans tirer aucun profit des bonnes.

Cette situation que l'on peut qualifier de paradoxale est loin d'être un fait isolé et l'on peut dire qu'elle fut à la base de la plupart des transformations en régie intéressée des concessions existant dans la région parisienne. A part les régies intéressées du Gaz et de l'Electricité dont la création fut inspirée par la nécessité d'une transformation industrielle de ces exploitations, toutes les nouvelles régies intéressées de la région parisienne créés depuis la guerre c'est-à-dire, les Transports en commun, le Traitement industriel des résidus urbains, le Nord-Sud et le Métropolitain, doivent leur existence au manque d'équilibre financier, dont souffraient ces services depuis la guerre.

Si nous examinons, par exemple, la situation des Transports en commun à la surface de la région parisienne de 1914 à 1920 pour les neuf principales compagnies concessionnaires, (Compagnie Générale des Omnibus de Paris, Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine, Compagnie Générale Parisienne de Tramways, Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien, Compagnie des Chemins de fer Nogentais, Compagnie Electrique des Tramways de la rive gauche de Paris, Compagnie du Chemin de fer sur route de Paris à Arpajon, Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien) nous voyons la situation empirer d'année en année malgré l'augmentation du nombre des voyageurs et du nombre de kilomètres-voiture. L'écart

entre les dépenses d'exploitation et les recettes du trafic, augmente, chaque année, ainsi que le tableau suivant le montre d'une façon saisissante.

Années	Kilomètres voiture	Voyageurs	Recettes du trafic	Dépenses d'exploitation
1914	70.243.643	438.592.347	55.897.861,56	43.589.348,99
1915	50.186.217	403.685.326	51.933.334,65	40.028.086,72
1916	55.756.437	481.996.737	61.796.410,51	51.430.966,39
1917	63.070.369	516.150.266	67.132.547,79	61.126.848,84
1918	59.919.609	522.667.881	68.766.124,19	76.523.095,88
1919	71.271.056	598.109.481	107.209.028,15	124.925.346,65
1920	79.598.092	605.778.933	161.243.332,69	211.843.677,86

La situation de ces compagnies concessionnaires était si mauvaise que l'orqu'on discuta pour la première fois en 1918 sur le choix d'un mode de gestion pour les transports en commun à la surface de la région parisienne, le système de la concession n'eût pas un seul partisan.

Si nous examinons maintenant la situation en ce qui concerne le traitement industriel des résidus urbains, nous voyons les deux sociétés concessionnaires qui étaient: la Société des Engrais complets et la Société Fermière de la Voirie de Paris, dont l'une avant la guerre se trouvait en assez mauvaise posture, par suite d'une création malheureuse de fours à chaux tandis que l'autre donnait d'assez bons résultats, se trouver dans une situation telle qu'elles durent être entièrement reprises pendant un certain temps par la Ville de Paris en régie directe.

La situation était également la même sinon pire en

ce qui concerne les sociétés du Métropolitain et du Nord-Sud, puisque le déficit des années de guerre s'élevait à près de 30 millions pour le Métropolitain et pour le Nord-Sud à près de 10 millions. En outre, il restait inscrit au débit de ces compagnies des sommes considérables représentant l'insuffisance des sommes employées ou affectées à l'entretien et au renouvellement des voies, du matériel et des installations depuis le début des hostilités jusqu'au 31 décembre 1918 s'élevant à 2 millions 500.000 francs pour le Métropolitain et 500.000 francs pour le Nord-Sud.

Cependant de ces deux compagnies, l'une, celle du Métropolitain donnait avant la guerre de bons résultats, puisque, durant les années qui ont précédé ce cataclysme mondial, les bénéfices de l'exploitation avaient permis de distribuer aux actionnaires des dividendes atteignant 8,25 % net pour les actions nominatives et 7,64 % net pour les actions au porteur. L'autre, au contraire était loin de connaître une situation aussi brillante, ne disposant pas d'un crédit équivalent à celui de la Ville de Paris, la Société du Chemin de fer souterrain du Nord-Sud s'était vu contrainte d'émettre ses emprunts à des conditions relativement élevées. A cette charge des emprunts, étaient venus s'ajouter le coût plus onéreux de son matériel roulant et les frais d'une consommation plus grande d'énergie électrique, aussi avant 1914, la rémunération de son capital actions n'avait-elle jamais dépassé 2,50 % net.

Il faut dire d'ailleurs que la Ville de Paris tirait de ses prélèvements sur le montant des billets, pour ces deux compagnies, des sommes suffisantes, pour faire face

aux intérêts des emprunts qu'elle avait contractés pour l'installation de l'infrastructure.

⁂

Ainsi, le système de la concession qui avait donné dans l'ensemble des résultats satisfaisants, seulement pour les compagnies, puisque le système de la concession leur attribuait la totalité des bénéfices s'est révélé depuis la guerre, complétement insuffisant.

C'est de cette insuffisance qu'est né un mouvement d'opinion vers un retour à l'ancien système que constitue la régie directe. On ne manqua pas de faire valoir sitôt la guerre que la reprise par la Ville de Paris de ses diverses exploitations, lui rendrait la pleine maîtrise des tarifs et la liberté de faire prévaloir dans leur aménagement les préoccupations financières et sociales. Que ce retour au passé signifiait la fin des contestations et des conflits entre le concédant et le concessionnaire et permettrait d'envisager la rentrée dans les caisses publiques d'un bénéfice dont le régime de la concession faisait seul profiter les actionnaires. C'est ainsi qu'on vit en 1919, en matière de transport, M. Henri Sellier demander le rachat légal des concessions en cours et l'exploitation en régie directe.

A cette apologie de la régie directe, il suffit d'opposer les arguments devenus classiques d'ordre économique et politique. Le procès des exploitations industrielles et commerciales des collectivités publiques a été fait si

souvent que c'est devenu un lieu commun de dénoncer leur inaptitude en ces matières. Les critiques contre ce mode d'exploitation se retrouvent non seulement en France mais dans d'autres pays. En Allemagne notamment où ce mode d'exploitation connaît encore de chauds partisans on peut dire que les déboires des régies communales ont été la principale cause de l'entrée des municipalités dans la voie de l'économie mixte et on lit chez un auteur suisse cette phrase : « L'exploitation communale avec son armée de fonctionnaires ne peut fournir un travail et une production comparables à ceux de l'industrie privée ».

La principale critique que l'on peut porter contre ce mode d'exploitation au point de vue économique, c'est l'absence complète dans la régie directe de ce moteur indispensable que constitue dans l'industrie privée l'intérêt personnel. Car la possibilité pour une entreprise privée de faire faillite est, pour cette entreprise, le commencement de la sagesse. Or cette possibilité n'existe pas pour la collectivité publique. La confusion du client et du contribuable, le second payant de force ce que le premier a refusé d'acquitter vicie jusque dans ses moëlles les entreprises en régie directe.

A ce manque d'intérêt personnel viennent s'ajouter, le formalisme, la lenteur, la prudence execessive qui sont de règle dans l'administration des services publics. Ces multiples défauts donnent à ce mode d'exploitation un manque de souplesse inconciliable avec les principes élémentaires d'une bonne gestion industrielle et commerciale.

A ces critiques d'ordre économique viennent

s'ajouter des critiques d'ordre politique. En effet, l'exploitation en régie directe se laisse trop souvent guider par des considérations d'ordre politique et même électorale et cède par exemple trop facilement aux revendications des salariés qui sont en même temps des électeurs. En outre il lui est difficile d'éviter ce dilemme, ou confier la direction de la régie à une bureaucratie toute puissante et sans contrôle, ou de l'abandonner à des fonctionnaires trop soumis aux influences politiques.

D'ailleurs on peut dire que pratiquement toutes les tentatives faites par les collectivités publiques pour assumer les risques et bénéficier des profits de nombreuses activités économiques ont abouti à l'échec le plus cuisant. Les quelques résultats favorables au point de vue financier que les partisans de ce mode d'exploitation ont pu citer, se révèlent à l'examen des plus contestables souvent même des plus factices. Il est facile à une collectivité publique, qui jouit d'un monopole pour l'exploitation d'un service économique quelconque de lui faire produire des bénéfices parfois même considérables car elle a beau jeu puisqu'elle n'est concurrencée par aucune entreprise similaire, de faire payer aux usagers des prix forts élevés qui parviendront à couvrir des frais de production manifestement exagérés.

Si, au contraire, la régie d'Etat ou municipale, vend ses services à très bas prix, ce n'est bien souvent pas la preuve d'une gestion économique heureuse, car il faudrait savoir si l'entreprise n'est pas déficitaire et si le public n'acquitte pas en supplément d'impôts un supplément de prix.

(Walter Jeglin « Die Beteilung des Gemeennvsein... » p. 4).

On peut donc dire que presque toute gestion publique coûte fort cher et que tant qu'on n'aura pas apporté la preuve que le prix de revient des entreprises publiques est égal ou inférieur à celui des entreprises privées, on n'aura point démontré la capacité de gestion commerciale des corps publics. Or cette démonstration est impossible, car il est matériellement impossible de découvrir le prix de revient exact ou même approximatif des entreprises publiques en l'état actuel des méthodes de comptabilité publique.

D'ailleurs on peut constater que ce système de la régie directe est actuellement périmé ; cet échec général subi tant au point de vue financier qu'au point économique par les collectivités publiques dans l'exploitation des services à caractère industriel et commercial a poussé les pouvoirs publics à abandonner cette forme classique qui ne présente plus, notamment en ce qui concerne les régies de la Ville de Paris, qu'un intérêt rétrospectif et presque historique.

En effet, on voit dès 1890, la Ville de Paris abandonner pour des services publics, tels que la fourniture du gaz, de l'électricité et le traitement des résidus urbains, la forme de la régie directe pour adopter celle de la concession qui donne à ces exploitations un caractère commercial que la régie directe ne saurait leur donner. En ce qui concerne les Transports en commun, nous voyons un décret impérial du 22 février 1855, concéder à la Compagnie Générale des Omnibus le droit exclusif de faire circuler dans l'enceinte de Paris, les voitures dites omnibus employées au transport en commun des personnes dans l'enceinte de Paris. Et la charte initiale du Métropolitain du 21 janvier 1898 et

celle du Nord-Sud du 31 janvier 1904. Adoptent également pour ces exploitations la forme de la concession dont l'économie générale était la suivante : construction de l'infrastructure du chemin de fer par les soins de la Ville de Paris et à ses frais, l'exploitation étant assurée par un concessionnaire auquel incombe en outre l'établissement de la superstructure et la fourniture du matériel roulant ; prélèvement par la Ville de Paris sur le produit brut de l'exploitation d'une somme calculée au prorata des billets délivrés et lui permettant de faire face, au service d'emprunts qu'elle contracte pour les travaux d'infrastructure, le surplus était abandonné au concessionnaire pour payer ses dépenses et rémunérer son capital.

Ainsi donc la forme universellement adoptée pour toutes ces entreprises intéressant la vie même de la région parisienne, était au début du XX^{e} siècle celle de la Concession. Elle donnait, nous l'avons vu, jusqu'au début de la guerre, des résultats satisfaisants pour les Compagnies concessionnaires, puisqu'elle leur permettait de distribuer à leurs actionnaires de très beaux dividendes. La Ville de Paris, de son côté, ne retirait de ces exploitations d'autres bénéfices que les maigres avantages qu'elle s'était réservée dans l'acte de concession. Mais le développement incessant de la superficie de Paris, l'augmentation considérable de sa population, et aussi, et surtout, le bouleversement économique qui a suivi la guerre allaient montrer d'une façon éclatante le manque de souplesse et les lacunes de ce mode d'exploitation.

Section II

Circonstances Economiques et Financières de cette transformation

Ce serait une erreur de croire que le bouleversement occasionné par la guerre fut la seule cause de la faveur dont a joui, dans la région parisienne, le mode d'exploitation qu'est la régie intéressée au début du XX[e] siècle. Des préoccupations de tout ordre, tendances unificatrices, nécessité de procéder à un nouvel aménagement de la région parisienne, considérations d'ordre financier se conjuguaient à cette époque pour condamner le régime de la concession et exiger l'établissement d'un régime nouveau. En effet, bien que de 1900 à 1914, les circonstances économiques et politiques particulièrement stables donnaient aux diverses évaluations des contrats de concession en cours un caractère de fixité qui permettait aux Compagnies concessionnaires de répartir de gros dividendes à leurs actionnaires, on sentait déjà à cette époque que ce système ne répondait en aucune façon aux intérêts bien compris de la Ville de Paris et n'était avantageux que pour le concessionnaire. Car comme nous l'avons vu dans nos précédents développements, l'essence même du contrat de concession est l'absorption par la Société concessionnaire de la totalité des bénéfices réalisés. Cette confiscation au profit d'une oligarchie de gros capitalistes de bénéfices réalisés dans une exploitation économique d'intérêt général choquait l'opinion publique. De plus, l'augmentation considérable du champ d'activité de la Ville de Paris dans tous les domaines, et l'augmentation corrélative de ses dépenses

de toute nature, devaient l'inciter à rechercher un nouvel aménagement de ses services publics conforme à ses nouvelles préoccupations financières et sociales.

En outre, les Compagnies concessionnaires ne suivaient que d'une façon très lointaine et avec une extrême prudence les développements rapides de la région parisienne. La création d'une branche nouvelle dans leurs services ou l'application d'un perfectionnement au matériel déjà existant, exigeaient des capitaux importants que les Compagnies concessionnaires hésitaient à engager. Ne se souciant que de leur propre intérêt, elles ne réalisaient d'autres extensions et améliorations de services que celles qui étaient susceptibles de leur rapporter de gros et rapides bénéfices.

La multiplication excessive dans certains services du nombre des Compagnies concessionnaires nuisait enfin à la bonne marche de ces services. C'est ainsi, par exemple, qu'antérieurement à la convention du 5 septembre 1907 dont il sera parlé plus bas, il existait pour la distribution de l'énergie électrique dans Paris, 7 compagnies concessionnaires. L'exploitation des Transports en commun de la région parisienne était également nous l'avons vu, concédée à 9 compagnies différentes. Cette multiplicité des Compagnies concessionnaires entraînait des difficultés d'exploitation et des charges financières inutiles et rendait impossible un système de compensation des bénéfices et des déficits respectifs des diverses compagnies.

Ce sont toutes ces considérations qui firent que dès 1907 on vit deux grands services de la région parisienne, le service de la distribution du Gaz, puis celui de

l'Electricité, abandonner la forme de la concession pour adopter celle de la régie intéressée.

Ce fut tout d'abord le service de la Distribution du Gaz. Une convention passée le 12 janvier 1906 entre la Cie Parisienne du Gaz, concessionnaire du service du Gaz dans Paris et la Ville de Paris rendait cette dernière propriétaire de tout l'actif mobilier et immobilier de cette Compagnie. Puis par une convention passée le 29 juillet 1907, la Ville de Paris chargeait M. Rouland, s'engageant tant en son nom personnel qu'au nom de la Société qu'il s'était engagé à former à titre de régisseur intéressé, du service exclusif de la production et de la fourniture du gaz dans Paris, au moyen de canalisations sous les voies publiques, pour l'éclairage, le chauffage, la force motrice et en général toutes les applications du Gaz dans Paris. La dite convention avait été conclue pour une durée de 20 années à compter du 1er septembre 1907, elle fut prorogée de 25 années à compter du 1er septembre 1927.

Cette convention du 29 juillet 1907 qui avait pour objet « d'assurer au mieux des intérêts généraux parisiens le service de la distribution du gaz, dans Paris », visait à un double but. Elle voulait donner à l'exploitation du service du gaz, un véritable caractère industriel en donnant au régisseur intéressé le moteur indispensable que constitue dans les entreprises privées, l'intérêt personnel. En outre elle visait à l'extension et à l'amélioration de l'exploitation du gaz dans Paris.

La transformation du service de la distribution de l'Electricité dans Paris visait des buts un peu différents. Le principal but de la convention du 5 septembre 1907, approuvée par le décret du 8 septembre 1907, avait été de

préparer la fusion des 7 compagnies concessionnaires de l'Energie Electrique dans Paris. En effet, jusqu'au décret du 29 octobre 1907 qui réalisa cette fusion et substitua la Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité aux Compagnies concessionnaires, sept Compagnies différentes et autonomes se partageaient la distribution d'énergie électrique. C'étaient : la Compagnie Parisienne d'air comprimé, la Société d'Eclairage électrique du secteur de la place de Clichy, la Compagnie d'Eclairage électrique du secteur des Champs Elysées, la Compagnie Continentale Edison, la Société d'Eclairage et de Force par l'électricité à Paris, la Compagnie Electrique du secteur de la rive gauche, la Société d'Etudes pour l'Exploitation de l'Energie électrique à Paris. La co-existence de ces 7 compagnies concessionnaires, pour un même service, aboutissait à une véritable dispersion des efforts, entraînant des difficultés d'exploitation, et des charges financières inutiles, et nuisait au développement de l'utilisation de l'Energie électrique dans Paris.

Le second but de cette convention avait été de donner au service de la distribution de l'énergie électrique l'ampleur industrielle nécessitée par l'accroissement formidable de la consommation du courant électrique. La Compagnie, en effet, s'engageait à construire deux usines destinées à faire face aux besoins de la consommation, l'une située au Sud-Ouest de Paris, l'autre au Nord, qui seraient placées sur les bords de la Seine, et raccordées à la voie ferrée. Ces usines devaient d'après les termes mêmes de la convention « réaliser les derniers progrès de l'industrie mécanique et électrique ».

Cette convention qui prévoit une période préparatoire entre le 8 avril 1907 et le 31 octobre 1907 et une

période transitoire du 1er novembre 1907 au 31 décembre 1914, a commencé à courir le 1er janvier 1914 et prendra fin le 30 juin 1950.

*
**

Mais si les circonstances économiques qui avaient précédé la guerre avaient déjà rendu souhaitable une transformation des services publics de la région Parisienne le bouleversement économique qui fut la conséquence de ces quatre années d'hostilité, allaient rendre cette transformation indispensable. En effet, dès le début de la guerre, les Compagnies concessionnaires se trouvaient dans une situation financière des plus difficiles. A partir de 1916 surtout, toutes les prévisions des contrats de concession en cours furent dépassées par la hausse continue des matières premières et l'augmentation des salaires du personnel. Le prix du charbon par exemple, qui était de 15 francs environ la tonne en 1914, passa en 1916 au prix de 76 francs pour monter progressivement jusqu'en 1920, ou il atteignit le chiffre de 262 francs la tonne. De même, de 1916 à 1918, les indemnités de cherté de vie du personnel suivirent une progression constante. Pour remplacer la main-d'œuvre masculine mobilisée, on dut faire appel à la main-d'œuvre féminine. L'inexpérience de ce personnel improvisé vint s'ajouter aux difficultés provenant de la hausse continue et générale des matières premières pour troubler les exploitations. En rédigeant les contrats de concession, les deux parties concédant et concessionnaire n'avaient songé qu'au temps de paix, les circonstances économiques nouvelles nées de la guerre, bien différentes des conditions normales, révélaient l'insuffi-

sance de ces conventions en temps de guerre. Et nous voyons ici la preuve éclatante du manque de souplesse du contrat de concession.

Aussi voyons-nous l'ensemble des concessionnaires des grands services municipaux, Air comprimé, Transports en Commun, Compagnie du Métropolitain, Société du Chemin de Fer Nord-Sud, Compagnie Générale des Omnibus, déposer un mémoire au Conseil Municipal pour demander une augmentation totale des tarifs, une diminution des redevances perçues par la Ville de Paris et une augmentation de la durée de la concession. Ces Compagnies se basaient dans leur argumentation sur un arrêt rendu le 30 mars 1916 à propos des contestations surgies entre la Ville de Bordeaux et la Compagnie du Gaz qui a élaboré la théorie de l'imprévision dans les services publics. Cet arrêt déclare en effet : Que la guerre de 1914, a revêtu des caractères tels, que la hausse des prix qui en est résultée a dépassé les limites extrêmes que les parties avaient pu envisager, a bouleversé l'économie des contrats et a constitué un événement de force majeure qui dispense le concessionnaire d'exécuter le contrat aux conditions primitives. Pour les entreprises privées ordinaires, c'eût été la faillite pure et simple pour les Compagnies concessionnaires, cette faillite n'était pas possible, car le caractère public du service qu'elles exploitaient empêchaient toute cessation de ce service. Or, comme il fallait en définitive que les pertes de l'exploitation déficitaire soient supportées par quelqu'un, la Ville de Paris fut amené à fournir à ces entreprises, soit une avance remboursable, soit même une subvention pour leur permettre de continuer leur exploitation en faisant face aux charges nouvelles. Et l'on put constater alors cette situation paradoxale, la Ville de

Paris, qui, avant la guerre n'avait touché qu'une faible part dans les bénéfices assez importants réalisés par les Compagnies concessionnaires, supporter la plus lourde part dans les pertes subies par elles durant la guerre.

Telle était la situation critique de ces Compagnies concessionnaires durant la guerre et l'on avait pu croire que la fin des hostilités allaient leur ouvrir une ère nouvelle de prospérité. Il n'en fut rien, car la hausse continue et progressive des matières premières et la hausse corrélative des salaires du personnel, les charges des emprunts contractés durant la guerre augmentèrent d'une façon considérable les frais généraux de ces entreprises. En outre il était de première nécessité de remplacer l'outillage que quatre années d'hostilités avaient détérioré. Les stocks de toute nature étaient épuisés, les installations matérielles subsistantes, tant publiques que privées, étaient détériorées par un usage intensif et nécessitaient une réfection complète. Or, pour cette œuvre immense, les capitaux étaient rares et méfiants en présence des charges financières et des incertitudes économiques du moment.

Il fallait de toute nécessité trouver un remède urgent à ce malaise économique. Devait on reprendre l'ancienne formule de la régie directe et remettre à la collectivité publique la charge du service, ou devait-on abandonner complètement à l'industrie privée le soin d'organiser ces vastes entreprises pour en recueillir plus tard le profit ? Cette abdication en présence des problèmes généraux intéressant au premier chef la vie économique de la région parisienne, aurait été d'autant moins comprise de l'opinion publique que celle-ci indignée des profits scandaleux que réalisèrent pendant la guerre

ceux qu'on a appelés les mercantis, étaient aussi éloignés du vieux capitaliste égoïste que de la conception stérile de la régie directe. Il fallait trouver autre chose et c'est alors que l'esprit public ballotté entre les anciennes formules économiques, également dégoûté des unes et des autres, cherchait et peut-on dire cherche encore à l'heure présente les bases nouvelles sur lesquelles reconstruire l'économie future.

L'association des capitaux publics et des capitaux privés que réalise la régie intéressée, a paru alors rassurer les esprits contre les excès d'un capitalisme accapareur. La régie intéressée apparut alors non seulement comme une formule heureuse de transaction entre la régie directe et la concession mais comme la panacée universelle susceptible de guérir le malaise économique, dont souffraient les services publics de la région parisienne.

Elle fut adoptée pour la première fois après la guerre, par la Ville de Paris pour l'exploitation des Transports en Commun de la région parisienne. Cette adoption fut précédée d'une opération préliminaire excellente. Ce fut le rachat par le Département de la Seine de toutes les exploitations concessionnaires existantes qui fut réalisé par le Décret du 25 décembre 1920. Ce rachat opéra la fusion des neuf Compagnies concessionnaires. Il apparut en 1920, au moment ou la situation des Compagnies concessionnaires se présentait comme désastreuse que, sans préjuger de l'avenir, les résultats futurs de l'exploitation seraient meilleurs si tous les réseaux étaient groupés sous une même direction. En outre, il était souhaitable, qu'étant donné l'extension de la Ville de Paris vers sa banlieue, cette fusion des

réseaux de Transport soit réalisée sous l'égide d'une collectivité publique plus grande que celle de la Ville de Paris . Cette convention de rachat, était suivie dans le même décret d'une convention passée entre le Département et la Ville de Paris à l'effet de tenir compte des droits respectifs de chacun et de régler les rapports éventuels du Département et de la Ville. Contrairement à ce qu'aurait pu laisser croire la nouvelle forme strictement départementale de l'exploitation des Transports en commun, la convention ne diminuait pas, mais, au contraire, élargissait les pouvoirs du Conseil Municipal de Paris. En effet, celui-ci décide seul des créations, suspensions ou modifications d'itinéraire des lignes et les redevances dûes à la Ville restent équivalentes des tarifs dont elle bénéficiait avant le 31 décembre 1920.

Enfin ce même décret du 25 décembre 1920, réalisait la transformation en régie intéressée de l'exploitation des Transports en commun de la région parisienne. Le but de cette transformation était manifestement de donner à cette exploitation un caractère industriel et commercial. Le préambule de la convention en expose très nettement l'objet, « assurer au mieux des intérêts généraux, le service des transports en commun par tramways et omnibus dans la région parisienne, en recourant à la forme communément désignée « régie intéressée » de façon à laisser au département la maîtrise des lignes et des tarifs et à intéresser à la gestion des services publics le personnel à tous les degrés de la hiérarchie avec participation de ce dernier aux recettes ». Le mémoire de l'administration préfectorale du 22 juillet 1920, qui concluait dans un sens favorable à cette transformation en régie intéressée de cette exploitation,

après avoir constaté que les conditions du projet de la nouvelle convention étaient de nature à donner un caractère industriel à la nouvelle entreprise s'exprimait ainsi :

« En l'état actuel du marché de l'argent, la rénumération envisagée paraît justifiée, s'agissant bien entendu d'une entreprise qui réalisera complétement le programme d'améliorations et d'extension de transports qu'entend poursuivre votre assemblée ; la création de lignes nouvelles, l'abaissement des tarifs dont vous avez la libre disposition, pourraient toujours maintenir au surplus les bénéfices de la Sociétés Fermières dans une proportion raisonnable ».

Cette convention fut passée pour une durée de 30 années, à compter du 1er janvier 1921, avec faculté pour le Département de la Seine de résilier ladite convention à l'expiration de chaque période sexennale et moyennant le versement d'une indemnité.

Le Métropolitain et le Nord-Sud n'allaient pas tarder à suivre l'exemple des Transports en commun. Ces deux Compagnies concessionnaires se trouvaient au lendemain de la guerre dans une situation déficitaire à peu près identique à celle des Transports en commun. Déjà en 1919, un décret en date du 11 mai avait du relever les tarifs des billets d'une majoration uniforme de 0 fr. 05 et autoriser l'ouverture d'un compte de guerre où la Ville intervenait pour soutenir en tant que de besoin ses concessionnaires. Mais ce remède demeura insuffisant et le déficit des Compagnies s'accentua de plus en plus. Par l'article 11 de ce décret, d'ailleurs, les Compagnies et la Ville s'engageaient à soumettre à l'administration supérieure, dans le plus bref délai, un avenant aux conventions de concession ayant pour objet

de réorganiser les transports en commun souterrains de la région parisienne, pour en améliorer l'exploitation, compte tenu de la situation générale et économique et aussi de fixer les compensations propres à couvrir le déficit du compte de guerre. L'élaboration de cet avenant ou s'opposaient les intérêts divergents de la Ville et des Compagnies fut laborieuse, et il fallut à six reprises différentes proroger les effets du décret du 11 mai 1919 en même temps que le décret du 4 mai 1920 consacrait une nouvelle augmentation des tarifs. Il fallut attendre jusqu'au 26 mars 1921 pour le Métropolitain et jusqu'au 18 juillet 1921 pour le Nord-Sud, pour la conclusion des nouvelles conventions. Ces conventions, qui étaient conclues entre la Ville de Paris et les Compagnies concessionnaires et adoptaient la forme de la régie intéressée, furent approuvées par le décret du 29 décembre 1921, c'est-à-dire juste un an après celle des Transports en commun. Ces deux conventions prorogeaient la durée des concessions en cours jusqu'au 31 décembre 1955, avec faculté de rachat anticipé par la Ville de Paris.

Ces deux conventions laissaient donc subsister les deux anciennes Compagnies concessionnaires existantes et ne faisaient que modifier la nature de leurs contrats avec la Ville de Paris. Ces conventions étaient d'ailleurs semblables pour les deux Compagnies, à part quelques différences provenant de la plus grande part de capital engagé proportionnellement au rendement dans l'exploitation du Nord-Sud. En outre, ces conventions se rapprochaient assez sensiblement des conventions intervenues entre la régie des Transports en commun et le Département de la Seine.

Mais il y a lieu de signaler ici que ces conventions de 1921 ne présentent plus à l'heure actuelle qu'un

intérêt rétrospectif, car une nouvelle convention conclue entre la Ville de Paris et les Compagnies du Métropolitain et du Nord-Sud et le Département de la Seine, le 12 avril 1929, en opérant la fusion entre les deux Compagnies concessionnaires vient de modifier complètement la nature des conventions de 1921 et marque un retour très net au régime de la concession. On peut voir, en effet, dans le rapport du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de Fer du Nord-Sud, lu à une assemblée des actionnaires de cette Société du 22 mai 1929, cette phrase signifiante :

« A la régie intéressée qui pouvait être nécessaire » pendant la période de bouleversement économique qui » a suivi la guerre, mais qui, en réduisant les risques du » concessionnaire, limitait étroitement ses possibilités de » bénéfices, quelle que fut la manière dont il conduisait » l'exploitation, les nouvelles conventions substituent » une formule d'exploitation autrement plus souple et » qui intéressera largement le concessionnaire à une » bonne gestion, puisque la Compagnie bénéficiera jus- » qu'à concurrence de 60 % de la différence entre les » charges d'exploitation et l'allocation forfaitaire ».

En outre il convient de signaler que cette nouvelle convention règle entre la Ville de Paris et le Département de la Seine, les diverses questions soulevées par l'extension en banlieue des lignes des réseaux urbains.

Enfin une dernière convention passée entre la Ville de Paris et la Société des Engrais complets, seule Compagnie existant encore, concessionnaire du Traitement des ordures ménagères, confiait à Messieurs Aubrun et Mariage, stipulant en leur nom personnel qu'au nom de la Société qu'ils engageaient à constituer,

l'exploitation en régie intéressée des usines de traitement des ordures ménagères de la Ville de Paris, pour une durée de 30 années, avec faculté de résiliation de ladite convention par la Ville de Paris, à l'expiration de chaque période quinquennale. Cette convention, en date du 18 mai 1922, fut approuvée par un décret du 31 juillet 1922. L'objet de cette transformation en régie intéressée était également de donner à cette exploitation un caractère industriel et commercial ainsi que le préambule de cette convention permet de le constater :

« Dans l'intention commune des parties contractantes, les présentes ont pour objet d'assurer, au mieux des intérêts généraux parisiens, le service de l'évacuation des ordures ménagères de la Ville de Paris et des communes de la banlieue, qui souscriront un contrat et accessoirement le service de la production de l'énergie électrique nécessaire à divers services municipaux, en particulier au Service des Eaux et de l'Assainissement ».

En outre la préoccupation de la nécessité d'une transformation industrielle de ce service se manifeste par le souci que montre le cahier des charges annexé à ladite convention à réglementer d'une façon minutieuse, les conditions d'évacuation des ordures et de l'exécution des améliorations et des extensions d'usines chargées du traitement de ces ordures, notamment en ce qui concerne l'obligation pour la Société exploitante de n'employer que des matériaux de bonne qualité et de l'outillage réalisant les derniers perfectionnements modernes.

Telles furent les circonstances qui ont provoqué et favorisé la transformation en régie intéressée des

services publics de la région parisienne. Cette transformation, en réalisant une collaboration des fonctionnaires et des particuliers, devait, de l'avis de ceux qui en ont été les promoteurs fournir une heureuse solution aux difficultés de l'heure présente. Mais la réalisation pratique de cette collaboration était excessivement délicate, notamment en ce qui concerne les rapports financiers devant exister entre la Ville de Paris ou le Département de la Seine et les Sociétés Fermières et c'est pourquoi, voyons-nous, dans chacune des conventions précitées adoptant la formule de la régie intéressée, une réglementation particulièrement minutieuse et détaillée des droits et des devoirs de chacun en ce qui concerne le partage des bénéfices. L'étude de cette réglementation va permettre de nous rendre compte de ce qui constitue l'originalité de cette formule nouvelle, qui, en associant les capitaux privés et les capitaux publics, visait, à donner aux Services publics de la Ville de Paris, une impulsion nouvelle rendue nécessaire par le développement formidable de la capitale et par les besoins croissants de sa population.

CHAPITRE II

Fonctionnement Financier des Régies intéressées

Les traits caractéristiques du fonctionnement financier de ces régies intéressées sont : l'existence avant tout partage de bénéfices de primes de bonne gestion ce qui en donnant à l'entreprise une rémunération à caractère industriel, incite le régisseur à augmenter le rendement de son entreprise tout en cherchant à diminuer ses dépenses d'exploitation, l'attribution à la Ville de Paris au-dessus d'une marge normale de bénéfices, de la totalité ou de la presque totalité du super-bénéfice et enfin la mise à la charge de la Ville de Paris de tout le déficit s'il en existe.

Section I

Existence de Primes de bonne gestion

Avant tout prélèvement, soit au profit de la Ville de Paris, soit au profit de la Société, il est toujours prévu un premier prélèvement sur le solde net du compte d'ex-

ploitation destiné à donner au capital-actions un intérêt minimum. Cet intérêt est de 6 % pour les régies intéressées du Gaz, de l'Electricité (sauf pour le capital amorti ou il est seulement de 2 %) et pour la S. T. C. R. P. il est de 6 1/2 % net pour la régie intéressée du Traitement des Résidus Urbains. Pour le Métropolitain et le Nord-Sud il est prévu comme dépense d'exploitation une somme correspondant à la rémunération du capital-actions en 1913. Cette somme est de 8.600.000 fr. en ce qui concerne le Métropolitain et 3 millions pour le Nord-Sud.

Aussitôt après ce premier prélèvement sur les bénéfices nets du compte d'exploitation apparaît la prime. Cette prime est indépendante du résultat final de l'entreprise. C'est ainsi par exemple pour la S. T. C. R. P. ou le déficit d'exploitation est très élevé au cours de ces dernières années, nous voyons malgré tout les primes rapporter des sommes très élevées à la Société Fermière.

Années	Déficits d'exploitation	Rémunération de la Société (ordinaire et complémentaire)
1921	66.807.345	7.880.864,46
1922	52.201.023	9.191.335,48
1923	62.991.615	9.748.474,19
1924	90.067.305	10.268.854,19
1925	129.865.170	10.040.250,05
1926	93.686.662	12.886.897,02
1927	97.600.807	12.370.304,95
1928	99.121.762	12.726.610,37

De 1921 à 1928 alors que les déficits d'exploitation allaient croissant, nous voyons quand même la rémunération de la S. T. C. R. P. augmenter presque proportionnellement à ce déficit. L'augmentation de cette rémunération ne peut provenir que de la rémunération

complémentaire provenant des primes car la rémunération ordinaire est restée durant ces huit années fixée invariablement à 3 millions 600.000 francs.

La prime permet donc de rémunérer l'exploitant en fonction de ses efforts et l'empêche de se désintéresser de la bonne gestion de l'entreprise dont il a la charge. On peut même dire qu'elle constitue un élément essentiel de ce mode d'exploitation nouveau qu'est la régie intéressée et nous allons la trouver dans chacune des régies intéressées de la Ville de Paris, faisant l'objet de notre étude.

Elle s'y présente d'ailleurs sous deux formes :

Tantôt la prime à la Société exploitante se constitue par un prélèvement que celle-ci est autorisée à faire sur les bénéfices nets du compte d'exploitation, tantôt au contraire elle se fait par l'attribution à la Société fermière de sommes proportionnelles aux recettes encaissées par elle ou aux économies qu'elle a réalisées. Les régies intéressées du gaz et du traitement industriel des résidus urbains adoptent le premier procédé, le second procédé, au contraire, est adopté par la S. T. C. R. P., le Métropolitain et le Nord-Sud.

I. *Primes sur les résultats du compte d'exploitation*

Régie du gaz

Dans la convention de la régie intéressée du gaz, tout d'abord nous voyons le paragraphe 2 de l'article 21, allouer à la Société une rémunération complémentaire, (la rémunération ordinaire étant la somme nécessaire pour servir au capital-actions un intérêt minimum de 6 % par an) calculée sur le produit des résultats nets

d'exploitation figurant sur le compte remis chaque année à la Ville de Paris qui est de :

15 % pour la tranche comprise entre 0 et 5 millions.

12 ½ % pour la tranche comprise entre 5 et 10 millions.

10 % pour la tranche comprise entre 10 et 15 millions.

7 ½ % pour la tranche comprise entre 15 et 20 millions.

5 % pour la partie de bénéfices excédant 20 millions

sans que, toutefois, cette rémunération complémentaire puisse dépasser une somme globale représentant 4 % du capital de 100 millions. Cette rémunération complémentaire bien que dégressive a atteint durant ces dernières années une somme de 4 millions de francs et constitue près de 40 % des bénéfices réalisés par la Société.

Régie du traitement industriel des résidus urbains

Bien que basée sur le même principe, la prime, dans la régie intéressée du traitement industriel des résidus urbains, va prendre un caractère progressif.

L'article 16 de la convention du 31 juillet 1922 prévoit, en effet, que si, à la clôture de l'exercice, le solde du compte d'exploitation accuse un solde bénéficiaire, ce solde, constituant l'économie réalisée par la régie est partagé entre elle et la Ville de Paris dans les conditions ci-après.

Le solde bénéficiaire est partagé en tranches correspondant chacune à une économie de un franc par tonne d'ordures parisiennes reçues. Voici les parts prélevées par la Ville et par la Société sur chacune de ces tranches.

	Part de la Ville	Part de la Société
1re tranche	92,50 %	7 1/2 %
2e »	90 %	10 %
3e »	87,50 %	12 1/2 %
4e »	85 %	15 %
5e »	82,50 %	17 1/2 %
6e »	80 %	20 %
7e »	77,50 %	22 1/2 %
8e »	75 %	25 %

Soit par exemple une quantité d'ordures parisiennes reçues de 700.000 tonnes qui est, en moyenne, la quantité normale d'ordures reçues par les usines durant une année. Si le compte d'exploitation fait apparaître un solde bénéficiaire de 700.000 francs, la Ville prend sur ce solde 92,50 % et les 7,50 % de surplus restent acquis à la Société. Si ce solde bénéficiaire du compte au lieu d'être de 700.000 francs est du double, soit 1.400.000 fr., on divise cette somme en deux tranches de 700.000 fr., sur la première la Ville et la Société effectuent les prélèvements précités de 92 ½ et de 7 ½ % tandis que sur la seconde tranche la Ville ne prend plus que 90 % les 10 % restant revenant à la Société.

Ces primes sur le solde net du compte d'exploitation présentent les deux avantages suivants. Elles incitent tout d'abord le régisseur à assurer une bonne gestion de son entreprise, en réduisant au minimum ses frais d'exploitation par l'application d'économies judicieuses tout en cherchant à en accroître les recettes afin que le résultat final du compte d'exploitation présente un solde bénéficiaire important, ce qui lui assurera une marge importante de bénéfices. La progressivité de la prime dans la régie intéressée du Traitement des Résidus Urbains, aboutit très bien à ce résultat, car elle donne au

régisseur un stimulant excessivement fort. La dégressivité de la prime, au contraire, dans la régie intéressée du Gaz, constitue un stimulant d'une force beaucoup moindre, la diminution rapide de la prime puis la fixation d'un maximum peuvent inciter le régisseur à laisser stationnaire son entreprise au-dessus d'une certaine marge de bénéfices.

Le second avantage présenté par ces primes, c'est que se prélevant, sur le solde net du compte d'exploitation, elles n'existent pratiquement que si la Société réalise des bénéfices. Sans doute, le résultat du compte d'exploitation ne peut faire préjuger d'une façon certaine du résultat final de l'entreprise, mais le fait qu'une Société a un compte d'exploitation présentant un solde bénéficiaire favorable est un indice presque sur de sa prospérité. On évite ainsi le résultat assez choquant que nous avons constaté plus haut pour les Transports en commun, c'est de voir une Société déficitaire prélever malgré ce déficit des sommes très fortes pour sa rémunération et se voir attribuer des primes de bonne gestion alors que le solde du compte d'exploitation seul présente comme pour l'année 1925 un déficit de 28 millions 300.000 francs.

II. *Primes sur les recettes encaissées par la Société*

Régie des Transports en commun

Dans la régie intéressée des Transports en commun comme aussi d'ailleurs dans celles du Métropolitain et du Nord-Sud, la prime, bien que basée sur la même idée qui est de donner à la rémunération au régisseur un caractère industriel et commercial, diffère de la précédente, en ce qu'elle ne tient compte en aucune façon du

résultat de l'entreprise. Elle est uniquement basée sur les efforts du régisseur, efforts qui se manifestent par une augmentation de recettes ou une augmentation du matériel existant. Le mode de fixation de la prime varie d'ailleurs entre ces trois régies.

Dans la régie des Transports en commun tout d'abord l'article 23 de la convention du 20 septembre 1920, attribuait à titre de rémunération de la Société :

1° A titre de loyer de l'argent engagé une somme égale à 6 % du montant du capital actions.

Le paiement à titre de loyer de l'argent d'un intérêt quelqu'en soit le taux ne permettrait pas en raison de son caractère fixe d'intéresser la Société à la bonne gestion de l'entreprise en proportion de ses efforts.

2° Aussi pour intéresser la Société au développement du trafic il lui est alloué une prime de gestion calculée à raison de 0,75 % du montant de toutes les recettes directes ou indirectes, résultant de l'exploitation du réseau affermé et des services accessoires autorisés à l'exclusion du produit du placement des capitaux ou de toutes autres sommes affectées à l'exploitation et de l'intérêt du cautionnement de la Société jusqu'à 250 millions de francs. Au-delà de cette somme, la prime s'élève à 1 %.

3° Pour intéresser la Société à poursuivre même en cas de déficit des économies sur la gestion il lui est alloué une prime d'économie calculée à raison de

$$0{,}04\ (R - 0{,}65\ D)$$

Dans cette formule algébrique R représente tous les produits et recettes directes ou indirectes résultant de l'exploitation du réseau affermé, et des services accessoires autorisés ou provenant du placement des capitaux

ou autres sommes affectées à cette exploitation. D au contraire représente la totalité des dépenses inscrites au compte d'exploitation et majorées des charges financières.

4° Enfin il était prévu des primes spéciales d'économie destinées à donner à la Société une rémunération supplémentaire pour le cas ou des contrats spéciaux seraient passés entre le Département et la Société pour l'exécution de travaux et fournitures, ou, pour le cas où la Société serait chargée de l'exploitation des réseaux sequestrés. (Ces dispositions n'ont jamais eu d'application).

Le tableau suivant donne de 1921 à 1927, le rendement respectif de ces deux sortes de primes :

	Prime de gestion	Prime d'économie
1921	2.051.398,62	2.229.465,84
1922	2.425.158,09	3.166.177,39
1923	2.767.504,07	3.380.920,12
1924	3.285.892,90	3.382.961,29
1925	3.328.417,64	3.111.832,41
1926	4.149.586,30	5.137.310,72

Le système de rémunération calculé en fonction des efforts du régisseur allait cependant se trouver faussé par suite de la crise des changes. La dépréciation de la monnaie devait en effet entraîner des relèvements de tarifs et ces relèvements contribuaient à rendre plus importante la rémunération du régisseur sans cependant diminuer le déficit d'exploitation qui ne faisait que croître. Déjà en 1924, l'administration préfectorale demandait la révision des clauses financières et conventions et prescrivait : « l'adoption d'une formule de rémunération qui soit de nature à inciter la Société

fermière à une amélioration du coefficient d'exploitation ou à la réduction du déficit ». Ces nouvelles formules devraient être déterminées de manière à ce que la rémunération soit peu influencée par la variation des tarifs. Cette demande aboutit à la conclusion d'un avenant à la convention d'affermage qui fut signé le 7 février 1925. Cet avenant stipulait tout d'abord qu'à partir du 1er janvier 1925 le taux de la prime de gestion serait fixé uniformément à 0,75 %, alors qu'un taux de 1 % était prévu antérieurement pour les recettes inférieures à 250 millions. En outre, la Société renonçait à partir rétroactivement du 1er janvier 1924, à une portion de la prime d'économie lorsque celle-ci dépassait 0,85 % des recettes. Cette portion était de 1/4 pour la partie de la prime comprise entre 0,85 % et 0,90 % de la recette, de la 1/2, pour la partie comprise entre 0,90 % de la recette et 0,95 %, et des 3/4, pour la partie de la prime d'économie dépassant 0,95 %. En fait ces abattements ne sont intervenus que d'une façon insignifiante en 1924 et n'ont joué en aucune façon en 1925.

Aussi le décret du 2 septembre 1925 n'a-t-il approuvé la convention du 7 février 1925 que sous les plus grandes réserves et pour une période de 2 ans seulement. Une dépêche du Ministre des Travaux publics au Préfet de la Seine en date du 21 octobre 1925, résumait ces critiques et demandait qu'on cherchât une formule nouvelle.

« Il n'apparaît pas, dit la dépêche, que dans l'ordre financier, des efforts suffisants aient été faits pour réduire le déficit au moyen de la compression des dépenses. Par le jeu des primes de gestion et d'économie la Compagnie est plus intéressée à l'accroissement de la recette brute qu'aux bénéfices réalisés. Elle peut même être incitée pour obtenir une recette supplémentaire à

engager des dépenses dépassant de 50 % le montant de la recette. Le correctif apporté par le Conseil Général de la Seine à la formule de la prime d'économie, loin d'atténuer cet inconvénient, l'aggrave, puisqu'il a pour effet de désintéresser de plus en plus la Société. La formule devrait être rectifiée dans des conditions telles que dans le rapport des dépenses aux recettes, la prime de l'exploitant aille en diminuant ».

Aussi la rémunération de la Société fut-elle à nouveau modifiée par un nouvel avenant du 30 novembre 1926, approuvé par le décret du 20 avril 1927. Cet avenant adopta une nouvelle formule pour la prime d'économie qui fut remplacée par une prime de bonne gestion qui devint : $P = 0{,}009\ R\ \frac{R}{D}$
dans laquelle R représente la totalité des recettes d'exploitation, D représente la totalité des dépenses d'exploitation et les charges financières. Mais afin d'échapper aux critiques précédentes cette prime de bonne gestion de $0{,}009\ \frac{R^2}{D}$ est réduite jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 %, d'un pourcentage variant en fonction du déficit sur les recettes. Ce pourcentage est de : 0,50 (D - R) ; les dépenses D et les recettes R admises en compte étant celles servant au calcul de la prime de bonne gestion. En outre, afin d'éviter que cette prime de bonne gestion ne dépasse pas un maximum trop élevé il avait été prévu que lorsque la prime de bonne gestion dépasserait 5 millions, elle serait diminuée de

2/10 pour la partie de 5 à 8 millions.

3/10 pour la partie de 8 à 10 millions.

4/10 pour la partie au-dessus de 10 millions.

Quant à la prime de gestion, elle fut remplacée par une allocation forfaitaire de 2.700.000 francs inscrite au

compte d'exploitation, à titre de remboursement forfaitaire des frais généraux et notamment des traitements fixes du personnel dirigeant du Conseil d'Administration et des Commissaires des comptes. Cette allocation varie dans la même proportion que les traitements des catégories supérieures du personnel de la Préfecture de la Seine au 1er janvier 1926.

Bien que la formule nouvelle $P = 0{,}009 \frac{R^2}{D}$ marque un progrès sur les formules précédentes, car elle fait diminuer la prime de bonne gestion en fonction du rapport du bénéfice sur les recettes et fixe au montant de cette prime des abattements progessifs lorsque celle-ci dépasse 5 millions de francs, elle suscite, malgré tout, les mêmes critiques que les anciennes formules. C'est ainsi, par exemple, en 1927, alors que le déficit total de l'entreprise s'est élevé à 97 millions 700.000 francs, la rémunération totale de la Société s'est élevée à environ 12 millions 400.000 francs. Et l'on peut évaluer la rémunération totale du régisseur durant ces dernières années, en comptant les intérêts du capital engagé, la prime du régisseur, et la prime de bonne gestion, à une somme annuelle d'environ 13 millions, tandis que le déficit de l'exploitation a été croissant de 1926 à 1928 pour atteindre durant cette dernière année la somme totale de 99 millions 726.000 francs.

Régies du Métropolitain et du Nord-Sud

Le système de rémunération du régisseur au moyen de primes proportionnées aux efforts que fait celui-ci pour l'amélioration du service qu'il exploite est également adopté pour l'exploitation du Métropolitain et du Nord-Sud dont les conventions avec la Ville de Paris

avaient fait l'objet du décret du 29 décembre 1921. Le mode de rémunération adopté se rapprochait même singulièrement de celui employé pour les Transports en commun. En effet, l'article 4 de la convention du Métropolitain du 26 mars 1921 et l'article 4 de la convention du Nord-Sud du 18 juillet 1921 prévoyaient une prime au trafic et une prime au produit du trafic dont la teneur se rapprochait singulièrement de la prime de gestion et la prime d'économie de la convention primitive des prime d'économie de la convention primitive des Transports en commun.

Dans la convention du Métropolitain, tout d'abord, nous voyons que la rémunération de la Compagnie devait comporter en définitive : 1° une somme de 8.600.000 fr. correspondant à la rémunération du capital en 1913 ; 2° une indemnité compensant les bénéfices qu'elle eut été en droit d'escompter, si, par le jeu de la convention du 27 janvier 1898, la concession s'était trouvée prolongée au-delà du 31 décembre 1955; 3° une indemnité correspondant aux conditions nouvelles de reprise du chemin de fer par la Ville. Il a été finalement reconnu que l'on pouvait fixer à 12 millions par an la rémunération générale susceptible d'être accordée à la Compagnie sur ces bases. Seulement, il ne pouvait être question de considérer cette somme de 12 millions comme un forfait sous peine de faire perdre à l'exploitation le caractère industriel dont on ne voulait pas qu'elle se départit. On a donc cherché à déterminer des primes telles que la Compagnie restât intéressée à gérer l'entreprise au mieux des intérêts de la Ville de Paris, sans que le bénéfice supplémentaire à retirer de ces primes par la Compagnie fut hors de proportion avec le service rendu.

L'accord s'était fait par l'attribution de trois primes.

1° Une prime au trafic, calculée à raison de 0,017 par billet de toute espèce délivré pendant l'année, à l'exception des billets collectifs.

2° Une prime au produit du trafic égale à 6 % de la différence P = R — 0,65 D ; R et D représentant respectivement les recettes et les dépenses.

3° Une prime sur les produits indirects du chemin de fer égale pour chaque kilomètre de ligne en exploitation, à la moitié de l'excédent kilométrique des produits divers de l'exploitation (publicité, bibliothèque des stations, appareils automatiques des quais, etc.), sur le rendement kilométrique moyen desdits produits pour l'année 1920 prise pour base.

La prime au trafic et la prime au produit du trafic étaient soumises à des abattements progressifs au fur et à mesure que s'élevaient le nombre des voyageurs transportés ou le montant de la différence entre les recettes et les dépenses. C'est ainsi, que la prime au trafic n'était intégralement acquise à la Compagnie que si le nombre des billets délivrés pendant l'année n'atteignait pas 450 millions. Si le nombre de ces billets dépassait 450 millions, la Compagnie n'avait droit qu'aux 3/4 de la prime pour la tranche 50 millions de billets au-delà de 450.000.000 jusqu'à 500 millions à la 1/2 de la prime pour la tranche de 50 millions de billets au-delà de 500 millions, jusqu'à 550 millions au 1/4 de la prime pour les billets en plus de 550 millions. La prime au produit du trafic subissait également les mêmes abattements. Cette prime n'était acquise intégralement à la Compagnie que tant que P ne dépassait pas pour l'année considérée 50 millions de francs. Si la valeur de P dépassait 50 millions de francs, la Compagnie n'avait droit qu'aux

3/4 de la prime pour la tranche de 25 millions entre et 50 et 75 millions, qu'à la 1/2 pour la tranche de 25 millions entre 75 et 100 millions, qu'au 1/4 de la prime pour la tranche au-delà de 100 millions. En outre, pour cette prime, si les tarifs venaient à être modifiés dans la suite, la valeur de R continuait à être calculée d'après les tarifs actuels en cas d'abaissement, et il n'était tenu compte dans le cas d'un relèvement que de la moitié de cette augmentation. Enfin un abattement supplémentaire venait s'ajouter aux abattements indiqués ci-dessus si la rémunération totale de la Compagnie dépassait 13 millions de francs. Dans ce cas un cinquième du supplément était acquis à la Ville pour la partie comprise entre 13 et 14 millions, deux cinquièmes du supplément revenaient à la Ville pour la partie comprise entre 14 et 15 millions, trois cinquièmes de 15 à 16 millions, au-delà de 16 millions les quatre cinquièmes du surplus appartenaient à la Ville.

La rémunération de la Société du Chemin de Fer du Nord-Sud était basée sur les mêmes principes que celle de la Société du Métropolitain. Comme elle, elle recevait la prime au trafic et la prime au produit du trafic. Seulement le capital engagé dans les travaux du Nord-Sud étant proportionnellement au rendement de l'affaire, très supérieur à celui que la Compagnie du Métropolitain a investi elle-même dans les travaux de premier établissement, il a fallu augmenter très sensiblement le taux de ces primes, pour rémunérer convenablement ledit capital. C'est ainsi que la prime au trafic avait été portée à 35 millimes par billet (au lieu de 17 millimes pour le Métropolitain) et que la prime au produit du trafic avait été fixée à 15 % de la différence, R — 0,65 D (au lieu de 6 %). A ces deux primes venait s'ajouter la

moitié des bénéfices à provenir de la publicité, des bibliothèques, des stations et des appareils automatiques des quais (art. 3 *bis* de la convention du 18 juillet 1921).

Comme le réseau ne paraissait pas devoir prendre de l'extension avant longtemps on n'avait pas prévu sur le produit de chacune des primes, les mêmes abattements à la base que pour le Métropolitain, mais on avait imposé un abattement sur l'ensemble de rémunération de la Société. Si cette rémunération dépassait une somme totale de 4 millions, le supplément était partagé entre la Société et la Ville de Paris de la façon suivante :

10 % du supplément revenait à la Ville pour la partie comprise entre 4 millions et 4 millions 500.000 francs

20 % pour la partie comprise entre 4 millions 500.000 francs et 5 millions.

30 % pour la partie comprise entre 5 millions et 5 millions 500.000 francs.

40 % pour la partie comprise entre 5.500.000 francs et 6 millions.

50 % pour la partie comprise entre 6 millions et 6 millions 500.000 francs.

Et 75 % pour le surplus.

Entre la prime au trafic et la prime au produit du trafic des conventions du Métropolitain et du Nord-Sud et les anciennes primes de gestion et d'économie des Transports en commun, l'analogie était frappante. Sans doute la base de la rémunération de la prime au trafic et celle de l'ancienne prime de gestion n'était pas la même. La première se percevait sur le nombre des billets délivrés, tandis que l'autre, au contraire, se percevait sur la recette brute, mais le principe en était le même puisqu'il s'agissait de part et d'autre d'une perception

sur les recettes brutes. Et l'on peut dire que la base de cette perception était des plus critiquables.

C'est qu'en effet, des événements tout à fait indépendants des efforts du régisseur peuvent accroître le chiffre des recettes brutes sans qu'il y ait la moindre amélioration du service exploité. C'est ainsi par exemple qu'en 1925, l'exposition des Arts Décoratifs qui a été l'occasion d'un afflux considérable de visiteurs et d'étrangers a augmenté le nombre des billets délivrés par la Compagnie du Nord-Sud et la prime au trafic de cette Compagnie s'est trouvée augmentée automatiquement de plus de 200 mille francs.

Plus frappante encore se révélait l'analogie entre l'ancienne prime d'économie des Transports en commun et la prime au produit du trafic. En effet, la même formule était adoptée (R — 0,65 D) seuls les coefficients différaient, ils étaient de 4 % pour les Transports en commun de 6 % pour le Métropolitain et de 15 % pour le Nord-Sud. Mais pour ces deux dernières Compagnies on avait pris l'utile précaution de soumettre cette prime à des abattements progressifs à mesure que s'élevait le nombre des voyageurs et que s'accroissait le montant de la différence entre les recettes et les dépenses. En outre et pour éviter l'inconvénient qu'une année d'expérience avait déjà pu laisser entrevoir pour les Transports en commun, on avait eu soin de prévoir pour ces deux Compagnies, qu'en cas de modification de tarifs, la valeur de R continuerait à être calculée d'après les tarifs de l'époque de la convention et qu'il ne serait tenu compte dans le cas de relèvement que de la moitié de l'augmentation. On avait voulu parer à l'inconvénient que nous avons rencontré pour les

Transports en commun en faisant en sorte que la rémunération du régisseur soit peu influencée par les variations de tarifs.

Malgré l'existance de ces abattements progressifs et en dépit du peu de variation constatée dans le rendement de la prime au produit du trafic proportionnellement aux augmentations successives des tarifs qui passèrent de 1920 où ils étaient de 0,30 centimes en seconde classe et 0,50 centimes en première classe, à 0,60 centimes en seconde classe et 1 franc en première classe en 1926, les sommes attribuées aux Compagnies au moyen de ces primes furent très importantes. Voici d'ailleurs un tableau qui nous montre les différents rendements de ces deux primes, durant ces dernières années, pour les Compagnies du Métropolitain et du Nord-Sud.

MÉTROPOLITAIN

Années	Prime au trafic	Prime au produit du trafic	Ensemble
1926	8.540.360,10	4.226.431,95	12.766.792,05
1927	8.495.065,63	4.137.766,41	12.632.832,04
1928	8.641.043,03	4.183.312,50	12.824.355,53

NORD-SUD

Années	Prime au trafic	Prime au produit du trafic	Ensemble
1925	3.110.426,90	2.061.683,88	5.172.110,78
1926	3.041.598,38	1.983.609,86	5.025.208,24
1927	3.008.721,59	2.183.292,22	5.192.013,81
1928	3.084.866,75	2.057.843,48	5.142.710,23

Le total de ces deux primes qui était diminué d'une somme à peu près constante d'abattements, qui était d'environ de 400 mille fr. pour le Métropolitain, et de 300 mille francs pour le Nord-Sud, représentait pour ces deux Compagnies une très belle rémunération, car, nous l'avons vu, elle ne constituait qu'une rémunération complémentaire, la rémunération ordinaire étant celle fixée pour l'attribution d'un dividende minimum au capital-

actions de ces deux Sociétés. C'est ce qui a permis à ces deux Compagnies de distribuer à leurs actionnaires de très beaux dividendes. C'est ainsi que pour l'exercice 1928, il a été possible à la Compagnie du Métropolitain de distribuer un dividende de 35 francs aux actions de capital et de 27 fr. 50 aux actions de jouissance, sous déduction des impôts, tandis que pour le même exercice le dividende était de 15 francs 50, sous déduction des impôts, pour la Société du Chemin de Fer du Nord-Sud.

La valeur nominale des actions de ces deux Sociétés étant de 250 fr., les rémunérations de 35 fr. et de 15,50 constituaient donc un intérêt avantageux pour leurs actionnaires. L'attribution de ces sommes importantes aux Compagnies exploitantes au moyen de ces primes au trafic et produits du trafic ne prêtaient cependant pas le flanc aux mêmes critiques que celles qu'on formulait pour les Transports en commun. C'est qu'en effet depuis 1925, les bénéfices réalisés par ces deux Sociétés Fermières ont été croissants, la balance du compte des dépenses et des recettes a révélé chaque année une augmentation croissante des bénéfices et il a paru juste à l'opinion publique que ces Sociétés profitassent d'une situation qui était due à leur bonne gestion. En outre, bien que les tarifs aient subi une augmentation sensible de 1920 à 1926, ils n'atteignaient pas dans l'ensemble, à cette époque, le quadruple des tarifs d'avant-guerre.

Régie du Métropolitain

Convention du 12 *avril* 1929

Tel était le mode d'exploitation adopté par les Compagnies du Métropolitain et du Nord-Sud jusqu'en 1929, année ou trois nouvelles conventions vinrent trans-

former d'une façon complète le mode d'exploitation des chemins de fer souterrains de la Ville de Paris. Ces trois conventions passées respectivement entre la Ville, le Département et les deux Sociétés réalisèrent tout d'abord la fusion de ces deux Sociétés existantes en une seule Société par l'apport de l'actif de la Société du Chemin de Fer du Nord-Sud à la Compagnie du Métropolitain. En outre elles transformèrent complétement la nature des conventions de la nouvelle Compagnie avec la Ville de Paris. La disposition essentielle de la convention du 12 avril 1929, qui réalisa cette transformation, est le retour à un régime d'exploitation aux risques et périls du concessionnaire, sous certaines garanties. L'ancien système de rémunération au moyen de primes est remplacé par une attribution forfaitaire par voyageur transporté. Moyennant une allocation qui est de 0 fr. 3785 par voyageur transporté, les billets d'aller et retour comptant pour deux voyageurs, la Compagnie concessionnaire supporte toutes les charges d'exploitation et bénéficie de la différence entre le total de ces charges et cette allocation forfaitaire. En outre la Compagnie reçoit la moitié des produits hors trafic et la totalité du produit des placements des fonds d'exploitation. Seulement pour inciter la Société exploitante à ne pas se désintéresser des commodités offertes aux voyageurs, il a été prévu, après la révision automatique du forfait pour le cas ou le salaire moyen, ou le prix du charbon varierait au-delà de certaines limites, une correction du forfait en fonction du nombre des places kilométriques offertes. La somme de 37 centimes 85 s'entend d'une exploitation dans laquelle le nombre des places kilométriques offertes pour l'ensemble du réseau urbain est égal à treize fois et demie le nombre

total des billets entrant en compte pour l'allocation forfaitaire. Si donc p représente pour un exercice déterminé le nombre de places kilométriques offertes par billet entrant en compte, l'attribution forfaitaire est affectée en plus ou en moins pour cette exercice du coefficient de correction.

$$1 + 0{,}60 \frac{p-13{,}5}{13{,}5}$$

Le coefficient 0,60 représentant, pour l'exercice 1927, le pourcentage des dépenses au kilomètre-voiture par rapport aux dépenses totales, peut être revisé à la fin de chaque période quinquennale à dater de la mise en vigueur de la présente convention, s'il est établi que, pour la dernière des années considérées, ce pourcentage a varié d'au moins 5 % par rapport à celui des deux années antérieures. Le nouveau coefficient établi pour une nouvelle période de cinq ans représente le pourcentage moyen des dépenses au kilomètre-voiture par rapport aux dépenses totales relevées pendant la période quinquenale qui a précédé la revision. Pour le calcul du nombre des places kilométriques offertes, il est convenu, que le nombre des places de chaque voiture sera déterminé d'après la surface en plan de la partie accessible aux voyageurs à raison de 0 m. 227 décimètres carrés par place.

Cette prime à la « commodité » offerte au public était le correctif indispensable du caractère forfaitaire de l'allocation d'exploitation, car, sans cette institution, la Société exploitante aurait eu intérêt à mettre le moins possible de voitures en circulation, ce qui diminuerait d'autant ses dépenses, le caractère de sa rémunération restant fixe puisqu'elle est basée uniquement sur le nombre des billets délivrés.

Le système de l'allocation forfaitaire corrigé par la prime de commodité marque un retour assez marqué vers le système de la concession. Mais la nature de la nouvelle convention passée entre la Ville de Paris et l'ancienne Compagnie du Métropolitain fusionnée avec la Société du Chemin de Fer du Nord-Sud, revêt, quand même, la forme de la régie intéressée, bien que la Ville de Paris soit beaucoup moins intéressée dans les bénéfices que dans les anciennes conventions. En effet, elle ne bénéficie plus comme autrefois de la totalité du solde créditeur de la balance des recettes et des dépenses. Mais elle reste quand même intéressée pour une bonne part, puisque, elle bénéficie : 1° de l'écart entre l'allocation forfaitaire et le prix des billets et 2° de la moitié des produits hors trafic. En outre, sur la rémunération de la Compagnie qui est normalement : 1° l'excédent sur les dépenses d'exploitation du produit des attributions forfaitaires ; 2° la moitié des produits hors trafic des deux réseaux et 3° la totalité du produit des placements de fonds de la trésorerie générale de l'exploitation, elle prélève à titre de redevance un forfait de 40 % qui est porté pour chaque exercice dans le compte de profits et pertes de la Compagnie.

Quand à la Société exploitante, si elle n'est plus intéressée comme autrefois au moyen de la prime au produit du trafic à rendre le plus grand possible l'écart entre le total des recettes et celui des dépenses, cette situation est corrigée par un intérêt beaucoup plus fort dans le solde définitif du compte général, car la Compagnie bénéficie jusqu'à concurrence de 60 % de la différence entre les charges de l'exploitation et l'allocation forfaitaire, en sorte qu'elle a malgré tout intérêt à gérer le mieux possible.

L'existence des primes comme rémunération complémentaire des Sociétés exploitantes est donc un des éléments les plus caractéristiques de l'exploitation en régie intéressée. Seule la convention du 5 septembre 1907 passée entre la Ville de Paris et la Compagnie Parisienne de distribution d'Electricité n'a pas adopté le système de la rémunération complémentaire au moyen des primes. La régie intéressée de l'Electricité va d'ailleurs dans le cours de notre étude nous paraître la moins intéressée de toutes les régies intéressées de la Ville de Paris. C'est que la régie intéressée n'est pas un type économique parfaitement défini, elle est quelque chose d'intémédiaire entre la régie directe et la concession se rapprochant tantôt plus de l'une, tantôt plus de l'autre. En effet dans la convention du 5 septembre 1907, il est stipulé, que la Compagnie en représentation de la jouissance du réseau de distribution donné à bail par la Ville paiera un loyer fixé à 25 % sur l'ensemble de la partie des recettes brutes indépendantes des index-charbon et salaires pour les fournitures de courant pour éclairage et sur l'ensemble de la partie des recettes brutes indépendantes des index-charbon et salaires pour fournitures de courant pour autres usages. Les fournitures faites à la Ville entreront en ligne de compte pour le calcul de ce loyer.

On voit combien est minime proportionnellement la part d'intérêt réservé à la Ville de Paris puisqu'elle ne touche qu'un quart des recettes brutes de l'éclairage et 10 % des recettes brutes pour les autres usages. Cependant, si minime que soit sa part, elle reste quand même intéressée sur l'ensemble des recettes brutes réalisées par la Société. En outre elle touche à titre de redevance une somme de 20 francs par kilomètre

de voies canalisées, les voies canalisées de chaque côté comptant double.

Mais ces diverses redevances perçues par la Ville de Paris à titre de loyer ne suffiraient pas à donner à l'exploitation un caractère suffisamment intéressé pour que l'on puisse classer comme « régie intéressée » le service de la distribution de l'électricité dans Paris si celles-ci ne se doublaient pas de redevances supplémentaires perçues par la Ville de Paris à titre de loyer supplémentaire. Ce loyer supplémentaire qui intéresse la Ville de Paris à concurrence de 50 % du super-bénéfice réalisé par la Société constitue pour cette Ville la juste rémunération du monopole qu'elle accorde à la Compagnie Parisienne de distribution d'Electricité, de l'autorisation de poser des canalisations électriques au-dessus ou au-dessous des voies publiques pour l'emploi de l'énergie électrique devant servir à produire l'éclairage public et privé.

Et comment pourrait-on refuser le qualificatif de « régie intéressée » à ce mode d'exploitation quand on considère les sommes perçues tant à titre de loyer ordinaire que de loyer supplémentaire par la Ville de Paris depuis 1924.

Années	Loyer ordinaire	Loyer supplémentaire	Total
1924	20.907.274,18	17.372.955,58	38.280.929,76
1925	25.332.870,12	19.571.414,07	44.904.284,19
1926	28.500.554,24	21.499.445,76	49.990.000 »
1927	32.062.522,22	24.737.545,58	56.800.067,80
1928	34.531.022,20	25.147.946,40	59.678.968,60

C'est ainsi que durant ces deux dernières années, la Ville de Paris a perçu à titre de loyer et de loyer supplémentaire environ 57 % des produits nets d'exploitation

en 1927 et 63 % des mêmes produits en 1928. Et sur les 97 millions de bénéfices inscrits au compte de profits et pertes de l'année 1928, 30 millions sont seuls consacrés à la rémunération du capital, c'est-à-dire 3 % à peine du capital immobilier de la Société et 6 % du capital actions lesquels représentent environ 1 milliard de francs.

L'exploitation de la distribution de l'Energie Electrique dans Paris réalise donc bien une véritable association entre la Société exploitante et la Ville de Paris présentant des caractères absolument semblables à l'association que réalisent les régies intéressées du Gaz, des Transports en commun, du Métropolitain, du Nord-Sud et du Traitement des résidus urbains et n'en diffère que par l'absence de toute prime sur le solde bénéficiaire du compte d'exploitation.

Section II

Attribution presque complète du super-bénéfice d'exploitation à la Ville de Paris

Après le prélèvement des sommes destinées à donner au capital-actions un intérêt minimum, et après l'attribution à la Société exploitante de primes de bonne gestion, il est déduit du compte d'exploitation les dépenses de toute nature mises par les conventions à la charge des Sociétés fermières. L'imputation de ces dépenses une fois faite, il peut rester et il reste en général un solde qui constitue ce que les conventions appellent généralement le « super-bénéfice ».

Ce qui caractérise justement le fonctionnement financier des régies intéressées de la Ville de Paris c'est que le « super-bénéfice » est très généralement attribué, soit en totalité, soit pour la plus grande partie, à la Ville de Paris ou au Département de la Seine.

On peut d'ailleurs grouper sous deux catégories les diverses régies intéressées faisant l'objet de notre étude suivant la part que prennent la Ville et le Département dans ce super-bénéfice.

Dans la première catégorie, on peut classer les régies où la Ville et le Département absorbent la totalité du super-bénéfice. Tel est le cas pour la régie intéressée du gaz et les régies intéressées du Métropolitain et Nord-Sud avant la convention du 12 avril 1929. Dans la seconde catégorie, au contraire, la Ville de Paris et le Département de la Seine, sans absorber la totalité du super-bénéfice, en absorbent la plus grande part, soit par des prélèvements progressifs, tels que ceux qui s'effectuent dans les régies intéressées du traitement industriel des résidus urbains et des transports en commun, soit enfin par des prélèvements proportionnels tels que ceux opérés dans les régies intéressées de l'électricité et du Métropolitain, (convention du 12 avril 1929).

I. *Régies intéressées où la Ville de Paris et le Département de la Seine absorbent la totalité du super-bénéfice.*

Régie du gaz

Dans cette catégorie nous avons, en premier lieu, placé la régie intéressée du gaz. En effet, nous voyons à l'article 28 de la convention du 29 juillet 1907, modifié par les avenants n° 5 du 20 août 1921 et n° 8 du 11 août

1926, « qu'après déduction des charges financières et de la rémunération ordinaire de la Société, le reliquat net du compte général d'exploitation constituera le résultat net d'exploitation sur lequel sera calculée la rémunération complémentaire de la Société.

« Après déduction de cette rémunération complémentaire le solde constituera le produit net de la gestion annuelle à remettre à la Ville de Paris. Le montant en sera payé de la façon suivante: le 29 décembre, au plus tard, il sera versé un acompte de 9 millions de francs, le solde en sera acquitté le 20 avril suivant au plus tard. Il sera infligé une amende de 1.000 francs par jour de retard dans les paiements dont s'agit ».

Le résultat le plus clair de cette situation c'est que la régie intéressée du gaz figure au premier rang des régies intéressées ou la Ville de Paris retire proportionnellement à l'importance de l'entreprise les bénéfices les plus importants de l'exploitation.

La Société exploitante au contraire ne retire de sa gestion qu'une rémunération à peu près constante sans profiter d'une façon sensible des améliorations qu'elle apporte à son exploitation. Une simple comparaison des bénéfices réalisés par la Société et par la Ville de Paris pour les années 1926, 1927 et 1928, permet de constater la disproportion existant dans le partage des bénéfices.

Années	Part de la Ville de Paris	Part de la Société
1926	29.967.450,24	11.003.619,38
1927	31.320.690,23	11.047.517,74
1928	27.705.161,87	11.052.690,12

La principale raison de cette situation si peu avantageuse pour la Société provient du fait, qu'en 1907, la

Société du Gaz de Paris fut mise en possession de tout un actif mobilier et immobilier acquis antérieurement par la Ville de Paris à la Compagnie Parisienne du Gaz, sans que cette Société n'ait eu à verser aucune redevance pour ce motif. Elle ne dut, en effet, racheter les liquidateurs de la Compagnie Parisienne du Gaz, que les approvisionnements en matières premières, produits et objets de toute nature existant dans les magasins de la liquidation de la Compagnie Parisienne au jour de sa prise de possession.

Cependant, on a peut-être été trop loin, à cet égard, car la Société du Gaz de Paris est vraiment trop peu intéressée dans les bénéfices de sa gestion. En effet, comme elle est assurée de donner à ses actionnaires un intérêt minimum ci-dessus fixé à 6 %, elle manque du stimulant caractère dégressif de la rémunération complémentaire qui lui est attribuée comme prime de gestion, ne lui permet pas d'augmenter d'une façon sensible ce dividende minimum ci-dessus fixé à 6 %, elle manque du stimulant nécessaire à une véritable exploitation industrielle qui est l'intérêt personnel. En effet, nous voyons les dividendes des actions rester invariablement fixés de 1925 à 1928 à 6 % net soit 15 francs par action de 250 francs (valeur nominale) pour la rémunération ordinaire plus un dividende de 10 francs brut soit 4 % brut pour la rémunération complémentaire. La fixité des dividendes des actionnaires à ce taux ne serait pas un mal, puisque le capital-actions est suffisamment bien rémunéré avec ce dividende de 25 francs si elle n'était pas un indice de la stagnation de l'entreprise durant ces cinq dernières années, stagnation due au manque d'intérêt de la Compagnie.

***

Régie du Métropolitain et du Nord-Sud

Les super-bénéfices réalisés par les régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud étaient également attribués en totalité à la Ville de Paris par les deux conventions de ces deux Compagnies ayant fait l'objet du décret du 29 décembre 1921. En effet, nous voyons l'article 5 de la convention du 26 mars 1921 régissant les rapports financiers entre la Ville de Paris et la Société Fermière du Métropolitain déclarer : « Le compte général des recettes et des dépenses sera arrêté à la fin de chaque exercice. Il sera soumis à l'approbation du Préfet de la Seine, au plus tard, le 20 mars de l'année suivante et devra être réglé un mois après. S'il présente un bénéfice, ce bénéfice sera acquis à la Ville de Paris à laquelle il sera payé quinze jours après que le compte aura été réglé. En cas de retard dans le versement à la Ville de Paris des bénéfices du compte général des recettes et des dépenses, une amende de 1.000 francs par jour de retard sera infligée à la Compagnie sans préjudice des intérêts à dater du jour de l'échéance calculés au taux du dernier emprunt de la Ville de Paris ».

L'article 5 de la convention du 18 juillet 1921 formulait les mêmes dispositions en ce qui concerne le partage des bénéfices pour l'exploitation du Nord-Sud. Cependant, cette attribution complète de la totalité du super-bénéfice à la Ville de Paris était loin d'aboutir dans ces deux Sociétés, aux mêmes résultats que ceux que nous avons constatés pour la régie intéressée du gaz. En effet, l'attribution à ces Compagnies de primes suffisamment élevées leur assurait une rémunération suffisante et

quelquefois même supérieure à celle que retirait la Ville de Paris de l'attribution complète qui lui était faite de la totalité du solde créditeur de la balance des recettes et des dépenses. C'est ainsi, par exemple, que pour le Nord-Sud en 1925, la rémunération de la Société au moyen des primes, déduction faite des abattements calculés conformément à l'art. 4 de la convention, s'était élevée à 4.805.579,15 tandis que le solde créditeur de la balance des comptes, attribué en totalité à la Ville de Paris ne s'élevait qu'à 1.312.791,02, soit un chiffre près de quatre fois moindre. Ces chiffres devinrent respectivement en 1926 de 4.708.234,84 pour rémunération de la Société et de 4.079.881,39 pour le super-bénéfice attribué à la Ville. Ce ne fut qu'en 1927, que malgré une augmentation de la rémunération de la Société qui s'est élevée à 4.799.654,13 le super-bénéfice attribué à la Ville de Paris a atteint 8.112.820,88.

Cette rémunération de la Société au moyen des primes apparaît comme justifiée. En effet, le rôle de la Ville de Paris et des Compagnies dans chacune de ces exploitations se révélait bien distinct. A la Ville de Paris incombaient les frais de l'infrastructure et la création de lignes nouvelles. Aux Sociétés exploitantes incombaient l'établissement de la superstructure et la fourniture du matériel roulant. Pour permettre à la Ville de Paris d'assurer la charge des emprunts contractés pour l'installation de l'infrastructure, il lui était attribué, pour le Métropolitain, avant même le solde créditeur du compte des recettes et des dépenses dont il a été parlé ci-dessus, un prélèvement à son profit à toute époque d'une somme calculée à raison de 0,05 par billet de 2^{me} classe délivré ou par billet du matin (aller et retour) et 0,10 par billet de 1re classe. En outre, lorsque le nombre

des voyageurs transportés par an en toutes classes dépassait une certaine quantité, un prélèvement supplémentaire était exercé au profit de la Ville. La quotité de ce prélèvement était déterminée antérieurement à la convention de 1921 par l'article 5 d'une convention du 19 juin 1909. A partir de 200 millions de voyageurs transportés le prélèvement de la Ville se trouvait augmenté de 0,001 pour les 10 premiers millions de voyageurs au-delà de 200 millions de 0,002 pour la deuxième fraction de 10 millions de voyageurs, de 0,003 pour la troisième fraction, de 0,004 pour la quatrième et de 0,005 pour la cinquième. Au-delà de 250 millions de voyageurs les prélèvements supplémentaires cessaient de croître, ils étaient de 0,005 pour tous les voyageurs en excédant sur ce total de 250 millions de voyageurs.

Ce prélèvement existait également pour la Société du Chemin de Fer du Nord-Sud avant la convention de 1921. Le concessionnaire payait à la Ville un centime par billet délivré jusqu'à concurrence de 30 millions de billets, au-delà de 30 millions de voyageurs transportés, la redevance était portée à 0,02 par billet de seconde classe et d'aller et retour et à 0,025 millimes par billet de première classe. Plus tard, la limite de 30 millions de voyageurs fixée pour l'accroissement des redevances a été portée à 54 millions, puis enfin à 90 millions (convention du 15 mai 1911). Les articles 3 de chacune des conventions du 26 mars 1921, et du 18 juillet 1921 avaient purement et simplement maintenu ces prélèvements de la Ville de Paris sur le montant des billets. Et ces prélèvements annuels avaient permis à la Ville de faire face sans difficulté aux charges des emprunts, puisqu'il avait même été possible pour la Compagnie du Métropolitain de mettre en réserve une somme qui s'élevait à

la clôture de l'exercice 1925 à 78.138.892 francs 92. Les prélèvements par la Ville de Paris sur la recette brute d'exploitation, d'une somme destinée à faire face aux charges des emprunts à contracter pour l'infrastructure, émanaient directement de cette idée qu'il était légitime de gager les emprunts relatifs à un grand travail d'utilité publique, au moyen d'une redevance imposée à ceux qui profitaient de ce travail.

Ainsi donc, l'attribution qui était faite à la Ville de Paris du solde créditeur de la balance des comptes était une attribution absolument nette et si l'on ajoute à cette rémunération : 1° les sommes que la Ville retirait de la redevance annuelle de location se montant à 45.000 fr. par kilomètre de double voie pour le Métropolitain et à 200.000 fr. forfaitairement pour le Nord-Sud et 2° enfin, les sommes que cette Ville retirait des produits hors trafic qui lui étaient attribués en totalité par la convention du Métropolitain (déduction faite, avons-nous vu, de la prime sur le rendement kilométrique) et pour moitié par la convention du Nord-Sud, on peut en conclure, que la Ville de Paris retirait de très grands avantages de ce mode d'exploitation.

Quant aux Sociétés exploitantes, leur rôle était beaucoup moindre. Elles ne devaient s'occuper que de la superstructure, qui ne comportait comparativement à l'infrastructure, que des frais beaucoup moindres. Leur rôle était surtout d'assurer une marche normale des services qui leur étaient concédés. N'était-il pas juste que leur rémunération fut basée uniquement sur les résultats obtenus dans la marche de ces services. Et c'est pourquoi le système des primes était particulièrement apte à proportionner la rémunération des Sociétés Fermières à la bonne marche de l'entreprise. En outre,

l'existence d'abattements progressifs, dès que les primes dépassaient une certaine quotité, sans cependant désintéresser complétement le régisseur du résultat de son exploitation, maintenait ses bénéfices à un taux raisonnable. Le système des conventions de 1921 offrait donc, pour les Sociétés Fermières et la Ville de Paris, de grands avantages pour chacune des parties contractantes.

II. Régies intéressées ou la Ville de Paris et le Département de la Seine n'absorbent qu'une part des bénéfices.

Alors que dans la catégorie des régies intéressées que nous venons d'étudier, le partage des bénéfices entre les Sociétés exploitantes et la Ville de Paris n'avait lieu en quelque sorte qu'à un degré et ne se produisait que sur le solde bénéficiaire du compte d'exploitation, nous allons voir apparaître dans la seconde catégorie des régies intéressées mentionnées plus haut, un partage au deuxième degré. Le solde du compte des recettes et des dépenses qui englobe les résultats du compte d'exploitation et les charges financières mises à la charge des Sociétés Fermières, va faire l'objet d'un nouveau partage proportionnel entre ces Sociétés et la Ville de Paris. Mais, dans la plus grande majorité des cas, cette proportion sera tout à l'avantage de la Ville qui absorbera par ses prélèvements, la presque totalité du solde bénéficiaire de ce compte. Cette situation se manifeste tout particulièrement dans les régies ou les prélèvements de la Ville prennent un caractère progressif.

***

Régie du traitement industriel des résidus urbains

Au premier rang de ces régies on peut placer celle du Traitement des Résidus Urbains. Dans cette régie intéressée, après les prélèvements faits par la Société et par la Ville de Paris sur le solde bénéficiaire du compte d'exploitation, prélèvements qui sont, comme nous l'avons vu, progressivement, pour la Société de 7 ½ % à 25 %, et, dégressivement, pour la Ville de 92 ½ % à 75 % ; il est prévu dans l'article 17 de la convention du 31 juillet 1922, indépendamment de la part de bénéfice ci-dessus fixée pour la Société, une allocation forfaitaire au profit de celle-ci égale à 0,60 par tonne d'ordures parisiennes reçue. Soit par exemple, une moyenne de 700.000 tonnes qui constitue la quantité normale annuelle de ces ordures, le montant de l'allocation forfaitaire dont bénéficiera la Société s'élèvera à 420.000 francs qu'elle portera au crédit de son compte définitif. Sur le montant de cette allocation forfaitaire ainsi que sur le montant de toutes les rémunérations prévues sur le compte d'exploitation, la Société doit supporter définitivement la totalité des dépenses suivantes :

1° La rémunération afférente :

a) Au Conseil d'Administration et aux commissaires des comptes.

b) Au personnel dirigeant dont l'effectif ne doit pas être inférieur à 5.

2° L'amortissement en 30 ans, des frais de constitution de la Société et d'émission des capitaux.

3° La dotation annuelle de la réserve légale.

4° Une réserve annuelle sur laquelle doivent être imputés, le cas échéant, les prélèvements qui ont pu être faits sur le cautionnement.

5° Les impôts présents et futurs sur la part des dividendes excédant 6 ½ % et notamment sur la part de dividende résultant du partage tel qu'il est stipulé ci-après.

6° Tous les frais se rapportant à la gestion ou à l'administration des capitaux provenant des bénéfices personnels de la Société.

Lorsqu'après prélèvement des dépenses émunérées ci-dessus et paiement aux actionnaires d'un dividende de 8 %, il reste un solde disponible, l'article 18 de la convention prévoit que ce solde est partagé entre la Ville et la Société de la façon suivante :

50 % sont attribués à la Ville et 50 % à la Société jusqu'à ce que les 50 % attribués à la Société représentent une somme de 100.000 francs, nette de tous impôts présents et futurs.

Ensuite sur le nouveau solde, 60 % sont attribués à la Ville et 40 % à la Société jusqu'à ce que les 40 % attribués à la Société constituent une somme de 300.000 francs, nette de tous impôts présents et futurs.

Enfin sur le dernier solde, 90 % seront attribués à la Ville et 10 % à la Société.

On voit avec quelle rapidité s'accroît la progression du montant des prélèvements de la Ville de Paris dans les bénéfices réalisés, puisque au-delà d'un superbénéfice de 300.000 francs, la part de la Ville atteint 90 %, c'est-à-dire la presque totalité du bénéfice réalisé. Cependant il ne faut pas se laisser abuser par les chiffres. En effet, les conditions nécessaires exigées par la convention du 31 juillet 1922, pour qu'il y ait super-

bénéfice, garantissent à la Société une rémunération déjà très suffisante. Ce super-bénéfice n'existe, en effet, qu'une fois que la Société a rétribué tout son personnel et couvert tous ses frais de gestion et d'administration. En outre, il n'existe que s'il est payé aux actionnaires un dividende de 8 % net, ce qui équivaut à un revenu net de 20 francs par action d'une valeur nominale de 250 francs. Ce dividende de 20 francs constitue déjà une très belle rémunération pour les actionnaires de la Société du Traitement industriel des résidus urbains.

De plus, les conditions toutes spéciales de l'exploitation de ce service justifient dans une certaine mesure le montant de ces prélèvements qui paraissent tout d'abord excessifs. C'est qu'en effet, les seuls bénéfices que la Société exploitante peut retirer des ordures ménagères soumises au traitement de ses usines sont excessivement minimes. Ce sont la vente des engrais, de l'énergie électrique produite par la chaleur dégagée par l'incinération des ordures et des briques provenant de la transformation des clinkers. Bien que les frais de la collecte et du transport des ordures restent à la charge de la Ville, les maigres bénéfices que la Société peut retirer de cette vente, seraient loin de suffire à l'exploitation des usines très importantes de Romainville, d'Ivry, de Saint-Ouen et d'Issy-les-Moulineaux.

Aussi la Ville de Paris est-elle amenée à fournir à titre d'avance d'exploitation, à la fin de chaque mois, une somme calculée à raison de 8 francs par tonne d'ordures parisiennes reçues, laquelle somme varie en fonction du prix de vente du kilowatt-heure. Par suite de la variation du prix de vente de ce kilowatt-heure, cette allocation s'est élevée en moyenne à 20 francs par tonne d'ordures durant ces dernières années. Si l'on considère

la moyenne annuelle des tonnes d'ordures traitées par les usines de Romainville, d'Ivry, de Saint-Ouen et d'Issy-les-Moulineaux, qui est environ de 700.000 à 750.000 tonnes, et, si l'on y ajoute, le montant de l'allocation forfaitaire dont il a été parlé ci-dessus, on peut évaluer entre 15 et 16 millions les sommes versées par la Ville de Paris, pour permettre à la Société du Traitement industriel des résidus urbains de la débarrasser de ses ordures. Les bénéfices réalisés par la Société ne constituent donc qu'une économie réalisée par elle sur les versements de la Ville et il paraît juste que celle-ci en prélève la plus grosse part.

Mais peut-être a-t-on été trop loin dans cette voie. C'est qu'en effet, au-dessus d'une marge de bénéfices, ou, pour employer une expression plus exacte, au-dessus d'une marge d'économies, la Société n'est plus suffisamment intéressée. Aussi peut-elle être tentée au-dessus d'une rémunération suffisante, de se désintéresser complétement des résultats de son entreprise. Pour pouvoir augmenter le dividende de ces actionnaires de 1 %, il lui faudrait réaliser une marge d'économies telle qu'elle se décourage de les tenter. D'ailleurs, on peut dire, que pratiquement les clauses de partage de super-bénéfice n'ont jamais joué. En effet, la rémunération des actionnaires de la Société du Traitement industriel des résidus urbains, n'a jamais atteint jusqu'ici les 8 % net, permettant le partage d'un super-bénéfice.

***

Régie des transports en commun

La régie intéressée des Transports en commun adopte également un système de partage des bénéfices,

sensiblement voisin de celui adopté par la régie intéressée du Traitement des résidus urbains. En effet, il est stipulé, dans la convention du 20 septembre 1920, que sur les sommes perçues par la Compagnie à titre de prime de gestion et de prime d'économie, la Société doit supporter :

1° La rémunération afférente au Conseil d'Administration, aux commissaires des comptes, et au personnel dirigeant.

2° Les dépenses faites sans les visas ou autorisations nécessaires et qui ne sont pas reconnues justifiées ultérieurement.

3° Les frais de justice et d'honoraires, afférents à des procès que la Société soutient à titre personnel et dans son seul intérêt.

4° La dotation annuelle de la réserve légale.

5° Une dotation annuelle de 300.000 francs jusqu'à concurrence d'une réserve totale de 3 millions, sur laquelle sont imputés, le cas échéant, les prélèvements qui ont pu être faits sur le cautionnement, ainsi que les amendes et pénalités de tout ordre appliquées à la Société.

Lorsqu'après prélèvement des dépenses 1, 4 et 5, ci-dessus, la rémunération pouvant être distribuée aux actionnaires est supérieure à 8 %, le supplément est partagé entre le Département et la Société sur les bases suivantes : 50 % du supplément est acquis au Département lorsque le taux de cette rémunération est compris entre 8 et 10 % et 75 % pour le surplus.

La formule du partage des bénéfices entre le Département de la Seine et la Société se révèle donc absolument la même que celle utilisée entre la Société du

Traitement industriel des résidus urbains et la Ville de Paris, puisque les prélèvements du Département de la Seine, comme ceux de la Ville de Paris, sont uniquement basés dans ces deux régies intéressées, sur le supplément d'intérêt donné au capital. Cependant cette formule de rémunération va se montrer ici beaucoup plus critiquable.

C'est qu'en effet, dans la régie intéressée du Traitement des résidus urbains, les prélèvements de la Ville de Paris s'excerçaient sur le solde définitif du compte des recettes et des dépenses de la Société et les sommes qui étaient laissées à la disposition de la Société, après ces prélèvements, ne constituaient qu'une prime supplémentaire d'économie, destinée à donner un supplément de rémunération à la Société en remercîment de ses efforts. Dans la S. T. C. R. P., il n'y a rien de tout cela. En effet. le compte général de gestion de cette Société se subdivise en trois parties absolument distinctes, séparées par des cloisons étanches, comprenant : 1° le compte des charges financières, 2° le compte d'exploitation, 3° le compte de rémunération de la Société. Ce compte de rémunération de la Société n'est aucunement basé, comme cela pourrait paraître normal sur le résultat du compte d'exploitation. Il est uniquement alimenté par les primes qui sont, nous l'avons vu, complétement indépendantes du résultat du compte d'exploitation.

Or, ces primes avec la rémunération ordinaire de la Société, rapportent à celle-ci une somme annuelle d'environ 13 millions de francs, quelque soit le résultat final de l'entreprise. Bien que les prélèvements effectués par le Département de la Seine, diminuent quelque peu la rémunération de la Société et empêchent la distribution des dividendes par trop élevés aux actionnaires,

alors que le solde du compte définitif se révèle en déficit, il n'en est pas moins vrai, qu'ils ne sont pas, à notre avis, suffisamment élevés. En effet, le tableau suivant des prélèvements effectués par le Département à titre de partage de bénéfices de 1923 à 1927, va nous permettre de constater la disproportion entre le montant de ces prélèvements et les bénéfices réalisés par la Société (déduction faite de la rémunération ordinaire constituée par le dividende minimum de 6 % net, distribué aux actionnaires de cette Société).

Années	Rémunération complémentaire brute de la Société	Prélèvement du Département de la Seine	Rémunération nette
1923	6.148.424,19	488.615,43	5.659.808,76
1924	6.668.854,19	683,843,65	5.985.010,54
1925	6.440.250,05	630.452,50	5.809.790,55
1926	9.286.897,02	1.376.389,89	7.910.507,13

L'avenant du 30 novembre 1926, approuvé par le décret du 20 avril 1927, a complétement supprimé cette ristourne faite au Département à titre de partage de bénéfice, en même temps qu'il remplaçait la prime de gestion par une allocation forfaitaire et la prime d'économie par une prime de bonne gestion, en sorte, que la rémunération complémentaire de la Société est devenue absolument nette. Constatation vraiment paradoxale, alors que le déficit du compte général d'exploitation s'aggravait, la rémunération complémentaire de la Société s'est accrue presque proportionnellement à ce déficit.

Années	Rémunération complémentaire nette de la société	Déficit du compte général d'exploitation
1927	8.770.304,95	97.600.807 »
1928	9.126.610,37	99.121.762,37

Il est particulièrement choquant de voir, notamment durant ces deux dernières années, le dividende des

actions de la S. T. C. R. P., actions d'une valeur nominale de 500 francs, monter à 47 francs 25 net en 1927, à 49,06 net en 1928, alors que les déficits du compte général d'exploitation ne faisaient que croître.

⁂

Dans les conventions qui constituent la charte des régies intéressées du Traitement industriel des résidus urbains et de la S. T. C. R. P., nous avons constaté que le partage des bénéfices entre ces Sociétés et la Ville de Paris et le Département de la Seine, s'effectuaient par des prélèvements progressifs que cette ville et ce Département faisaient au fur et à mesure que s'élevaient les dividendes susceptibles d'être distribués aux actionnaires.Dans la convention de la régie intéressée de l'électricité, comme aussi dans la nouvelle convention du 12 avril 1929 de la régie intéressée du Métropolitain, nous allons constater les mêmes prélèvements, mais ils ne seront plus basés sur le montant des dividendes à distribuer, mais sur le solde net du compte général des recettes et des dépenses.

En outre, ces prélèvements au lieu d'être progressifs, resteront pour ces deux dernières régies strictement proportionnels et comprendront un pourcentage invariable, quel qu'élevé que soit le montant de ce solde.

⁂

Régie de l'électricité

Dans la régie intéressée de l'électricité tout d'abord, l'article 30 *bis* de la convention du 5 septembre 1907,

modifie par l'article 5 l'avenant du 7 août 1921 et l'article 5 de l'avenant du 26 février 1924 stipule :

« Que lorsqu'après prélèvement sur les recettes des » dépenses d'exploitation, de l'intérêt des emprunts de » la Compagnie non gagés par le fonds de travaux, de » l'amortissement des actions et des obligations, des » réserves légales (à l'exclusion de tout prélèvement » pour cet objet lorsque la réserve légale aura atteint » 1/10 du capital actuel de la Compagnie), des réserves » pour incendies, à l'exclusion des réserves pour béné- » fices différés, du loyer dû à la Ville et des prélèvements » pour fonds de travaux, la rémunération globale dispo- » nible pour les actionnaires dépassera une somme » correspondant à 6 % pour le capital non amorti et à » 2 % pour la partie du capital-actions amorti, l'excé- » dent qui constituera le super-bénéfice annuel S, sera » partagé par moitié entre la Ville et la Compagnie » après déduction des prélèvements pour fonds de tra- » vaux.

Comme il était à craindre que le caractère proportionnel de sa rémunération incitât la Société à négliger les travaux qu'elle s'était engagé à exécuter par la convention primitive l'avenant du 7 août 1921, article III, a créé un fonds de travaux destiné

1° Au service des intérêts des avances temporaires de trésorerie que les Compagnies peuvent faire pour le compte de la Ville.

2° Aux annuités équivalentes aux charges d'intérêts et d'amortissement, proportionnelle aux puissances réservées par les marchés de fournitures extérieures du courant régulièrement approuvés par la Ville.

3° A l'intérêt et à l'amortissement des emprunts contractés à long terme et pour une durée d'au moins de 35 ans, soit directement par la Ville soit, si la Ville ne préfère pas user de ce droit, par la Compagnie.

Ce fonds de travaux est alimenté : 1° par un prélèvement que la Société doit faire sur le compte d'exploitation s'élevant à 15 % sur la partie des recettes pour courant indépendant des index salaires et charbon et 10 % sur le produit de l'index charbon. Le pourcentage total de ce prélèvement ne peut être inférieur à 12 % ; 2° par une dotation spéciale constituée par un prélèvement sur le super-bénéfice S. A cet effet, ce super-bénéfice est divisé en quatre tranches de 20 millions chacune, l'excédent constituant la cinquième tranche. Le prélèvement au profit du fonds de travaux est de

30 % sur la seconde tranche.
60 % sur la troisième tranche
70 % sur la quatrième tranche.
80 % sur la cinquième tranche.

A partir du 30 juin 1935, la cinquième tranche est limitée à 20 millions. Il est prélevé 85 % sur une sixième tranche de 20 millions et 90 % sur une septième tranche constituée par l'excédent.

Le montant de ces prélèvements sert au remboursement des divers emprunts précités qui sont contractés, soit directement par la Ville, soit par ladite Société pour le compte de la Ville pour l'exécution des travaux complémentaires de premier établissement qui suivant les termes de la convention, doivent être exécutés par la Compagnie pour le compte de la Ville et d'accord avec elle.

Grâce à l'institution de ce fonds de travaux, la Ville de Paris va se trouver à l'expiration de la convention qu'elle a passé avec la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité, à la tête d'un domaine industriel de tout premier ordre sans bourse déliée. Mais ce n'est pas le seul avantage que retire la Ville de cette exploitation. Bien que la part de bénéfices qui lui revient soit théoriquement moindre que celle des autres régies intéressées que nous avons étudiées précédemment, puisqu'elle n'atteint que 50 %, pratiquement, les sommes qu'elle retire à titre de partage des bénéfices sont considérables.

La participation de la Ville de Paris dans les bénéfices de cette exploitation, a été remarquablement mise en lumière par l'allocution que M. Bénac, président du Conseil d'Administration de la Compagnie, a prononcé à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Société du 28 juin 1929. Après avoir constaté que le prix du courant était de 1 franc 68 centimes, il a a montré la part qui revenait réellement à la Compagnie sur ce prix.

« Elle est de 6 centimes dit-il. Il y a six centimes » pour nous, le reste va à la Ville de Paris. Pourquoi ? » Parce que la Ville de Paris, dans une pensée que » j'approuve complétement, a voulu faire payer aux » usagers de l'électricité, la majeure partie du capital » qu'elle était obligée d'immobiliser pour les extensions » et créations d'usines, de colonnes montantes, de cana- » lisations et celles-ci représentent à l'heure actuelle » 3.800 kilomètres. Pour payer cela, il aurait fallu créer » des centimes additionnels ou des impôts nouveaux. La » Ville de Paris a réalisé ce prodige de se doter d'un » domaine industriel qui a une valeur de plus de

» 2 milliards, sans grever les contribuables. Mais la part » de la Compagnie est de 6 centimes, parce que, comme » le rapport vous l'indique, sur les produits que nous » faisons payer à la clientèle, il est prélevé un ensemble » de sommes dont le rapport vous donne le détail qui » s'élève au total de 307 millions, c'est-à-dire dix fois » le montant de ce que nous touchons ».

Voici d'ailleurs le détail pour l'exercice 1927, des sommes prélevées par la Ville de Paris sur l'ensemble des produits de l'exploitation :

Fonds de travaux.....	115 millions
Compte provisionnel de travaux....	88 millions
Loyer et super-loyer.....	60 millions
Taxe municipale sur l'éclairage....	44 millions
Ensemble.....	307 millions

La constatation de prélèvements aussi formidables sur les produits de l'exploitation, pouvait laisser supposer que la Compagnie Parisienne de distribution d'Electricité reste peu intéressé dans les bénéfices et qu'en conséquence, sa gestion ait à souffrir de ce manque d'intérêt ; il n'en est rien. Car malgré les énormes prélèvements qui sont opérés sur les produits de l'exploitation, notamment les prélèvements pour le fonds de travaux, le pourcentage de 50 % qui lui est accordé dans le super-bénéfice, assure aux actionnaires de cette Société de très beaux bénéfices et des dividendes très rémunérateurs.

La progression constante des bénéfices réalisés par cette Société et la progression corrélative des dividendes

par elle distribués à ses actionnaires depuis 1919, constitue un indice très net de sa prospérité et de son extension continuelle. Le tableau suivant, établi de 1919 à 1928, va nous montrer la progression de ces deux éléments depuis la guerre.

Années	Bénéfices réalisés par la Société	Dividendes distribués aux Actionnaires
1919	3.783.451,64	10
1920	4.210.526,31	15
1921	20.646.524,19	35
1922	24.396.398,08	40
1923	27.860.259,45	50
1924	31.419.116 »	60
1925	33.424.925,07	65
1926	34.508.831,57	65
1927	33.874.554,86	65
1928	35.435.345,96	65

En outre le fonds de travaux a recueilli jusqu'en 1928, une somme de 541.206.000 francs et n'a subi en raison de la charge des emprunts qu'un prélèvement de 308.700.000 francs, l'excédent resté disponible a été entièrement engagé à titre d'avances de trésorerie.

***

Régie du Métropolitain - (Convention du 12 avril 1929)

La convention du 12 avril 1929, vient d'adopter également pour l'exploitation du Métropolitain, le système du partage des bénéfices entre la Ville de Paris et la Société par un prélèvement effectué par la Ville

sur les bénéfices du compte d'exploitation. En effet, l'article 7 de la nouvelle convention déclare que : « La Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris s'engage à verser à la Ville de Paris dans le mois qui suivra la réunion de l'assemblée générale ordinaire des actionnaires, une redevance, dont le montant, sera avant toute répartition inscrit à son compte de profits et pertes.

Cette redevance est calculée à raison de 40 % du total des trois postes suivants et portée pour chaque exercice dans le compte des profits et pertes de la Compagnie.

a) Excédent sur les dépenses d'exploitation du produit des attributions forfaitaires prévues au § A 1° des articles 6 de chacune des conventions des deux réseaux (allocation forfaitaire de 0,3785 centimes majorée et minorée suivant le nombre de places kilométriques offertes et les variations de la situation économique).

b) Moitié des produits hors trafic des deux réseaux (publicité, bibliothèques des stations et appareils automatiques des quais).

c) Produits des placements de fonds de la trésorerie générale de l'exploitation.

Le régime financier de la nouvelle convention du Métropolitain se révéla d'ailleurs tout à fait différent de celui des autres régies de la Ville de Paris, certaines particularités, notamment des éléments rentrant dans le calcul de la rémunération du régisseur, apparaissent comme une innovation pour une convention de ce genre et méritent une étude plus détaillée.

Voici d'ailleurs comment se présente le compte d'exploitation. Il porte en recettes : 1° Le produit de la

vente des billets urbains ; 2° la part du produit de la vente des billets mixtes attribuée au réseau urbain par l'accord tripartie ; 3° les produits hors trafic (publicité et appareils automatiques).

Il porte en dépenses : 1° les charges financières de la Ville de Paris et du régisseur, c'est-à-dire les sommes nécessaires pour faire face *a*) au paiement à la Ville de Paris des charges effectives (intérêts, amortissement, impôts, frais, accessoires, etc.), des emprunts contractés par elle pour les travaux d'infrastructure, étant entendu que ce paiement comprend celui des prélèvements tels qu'ils avaient été fixés par la convention du 27 janvier 1898 et maintenus par les conventions des 26 mars et 18 juillet 1921 ; *b*) au service des emprunts, frais généraux compris, que la Compagnie a été ou sera régulièrement autorisée à émettre pour les besoins du réseau concédé et au service de ceux régulièrement contractés par la Société du Chemin de Fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris.

2° Les attributions pour couvrir à forfait le régisseur des dépenses d'exploitation, des impôts et de la redevance de 40 % qu'il doit payer à la Ville, en vertu de l'article 7 ainsi que pour rémunérer de son capital. Ces attributions comprennent tout d'abord le forfait d'exploitation dont nous avons déjà parlé, forfait de 37 centimes 85 par billet, qui varie en fonction du nombre des places kilométriques offertes.

Mais ce qui constitue l'innovation la plus curieuse de cette nouvelle convention, c'est que cette attribution forfaitaire du régisseur, après avoir subi une première correction en fonction du nombre des places kilométriques offertes, subit une seconde correction, en fonction

des variations de la situation économique. L'attribution du forfait d'exploitation de 37 centimes 85 par billet s'entend pour une situation économique, dans laquelle le salaire horaire moyen et le prix de la tonne de charbon sont respectivement de 7 francs 23 centimes et de 158 francs. Elle subit une nouvelle correction chaque fois qu'une des deux conditions suivantes se réalise.

a) L'un des éléments salaire horaire et prix du charbon s'écarte des chiffres de base, en plus ou en moins, d'au moins 2 % pour le salaire horaire ou de 5 % pour le prix du charbon.

b) Ces éléments variant tous les deux dans le même sens s'écartent des chiffres de base, le premier d'au moins 1 %, le second d'au moins de 2,50 %.

Dans l'un et l'autre cas, ladite attribution varie dans la proportion de 64 % de l'augmentation ou de la diminution relative du salaire horaire et de 21 % de l'augmentation ou de la diminution relative du prix de la tonne de charbon.

Les corrections relatives au salaire horaire et au prix du charbon s'ajoutent entre elles sans se multiplier. Si donc S représente le salaire horaire moyen et T le prix de la tonne de charbon, le coefficient de la seconde correction à appliquer à l'attribution forfaitaire déjà affectée de sa première correction est égal à :

$$1 + 0{,}64\,\frac{S - 7{,}23}{7{,}23} + 0{,}21\,\frac{T - 158}{158}$$

Les variations du forfait d'exploitation, pour chaque trimestre, sont déterminées par des calculs établis dans le cours du trimestre suivant et le forfait est appliqué rétroactivement.

En outre, il est prévu des variations de prélèvements suivant l'augmentation ou la diminution du taux de l'impôt sur la grande vitesse et une ristourne de moitié au profit du fonds spécial d'exercice, de l'économie réalisée par l'application de nouvelles découvertes scientifiques, lorsque l'abaissement des dépenses d'exploitation qui en résulte dépasse 5 %.

Le solde bénéficiaire du compte général d'exploitation après balance des recettes et des dépenses précitées est versé à un fonds créé, par l'article 9 de cette nouvelle convention, lequel fonds dit fonds spécial du réseau urbain, est géré à titre de dépôt par le régisseur. Le solde de ce compte soldé, à l'expiration de la convention ou en cas de rachat, est imputé au compte de la Ville de Paris. Ce fonds spécial est destiné à parer aux insuffisances éventuelles du compte général d'exploitation des exercices, à venir ou à combler celles des exercices passés.

De tout ce qui précède, il résulte que la rémunération de la Ville de Paris comporte en définitive.

1° La moitié des produits hors trafic.

2° Les 40 % des sommes encaissées par le régisseur à titre de forfait d'exploitation, de l'autre moitié des produits hors trafic et des produits des placements de fonds de la trésorerie de l'exploitation.

3° Le solde du fonds spécial du réseau urbain à la fin de la convention.

Les deux premières redevances touchées par la ville constituent des sommes immédiatement mises à sa disposition dans le mois qui suit la réunion de l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires. Mais la Ville a

toujours la faculté de verser ces sommes au fonds spécial du réseau urbain, et c'est vraisemblablement ce qu'elle fera bien qu'elle n'y soit nullement tenue.

Les deux réformes heureuses réalisées par cette nouvelle convention sont, tout d'abord, l'entrée des charges financières de la ville dans le compte général d'exploitation, système qui est plus normal et plus logique que celui des prélèvements autrefois effectués à cet effet par la Ville de Paris sur le montant des recettes-voyageurs. En outre, la formule de révision de l'allocation forfaitaire en cas de variation sensible des éléments essentiels des frais d'exploitation, se présente comme particulièrement heureuse. Elle évite toute discussion pour l'avenir entre la Société Fermière et la Ville de Paris, quels que soient les bouleversements économiques qui peuvent se produire.

Cependant il est difficile de porter sur le régime financier nouveau un jugement définitif. Les répercussions financières, tant sur la rémunération de la Société que sur celle de la ville, des modifications apportées par la nouvelle convention, sont difficiles à prévoir et seul l'avenir nous en montrera la portée. Il est cependant un fait indubitable. C'est que la nouvelle convention diminue d'une façon très sensible le caractère intéressé de l'exploitation du Métropolitain pour la Ville de Paris. Sur la majeure partie des bénéfices réalisés par la Société Fermière, elle ne touche plus guère que 40 % au lieu de la totalité qu'elle recevait autrefois. Sans doute, elle bénéficie encore de la totalité du solde du compte d'exploitation par l'intermédiaire du fonds spécial du réseau urbain mais le montant de ce solde sera, vraisemblablement de beaucoup inférieur à celui qu'elle touchait autrefois. C'est que sur ce solde aura

déjà été prélevé la totalité de la rémunération proportionnelle du capital et de la gestion du régisseur, rémunération qui n'est plus comme autrefois indépendante du résultat final de l'entreprise, ni basée sur des recettes brutes, mais sur un excédent de recettes nettes. Le résultat de la gestion du régisseur en sera peut-être rendu meilleur, car, plus intéressé qu'auparavant dans les résultats de l'entreprise, il s'efforcera, sans doute, d'en améliorer le rendement. Mais il nous paraît douteux que la plus-value qui résultera de cette amélioration au profit de la Ville de Paris compensera la diminution qu'elle a consentie dans sa rémunération.

Section III

Mise à la charge de la Ville de Paris du déficit.

La contre-partie inévitable de l'absorption complète ou presque complète de la totalité du super-bénéfice par la Ville de Paris, devait être la mise à sa charge de la totalité des déficits. Et en effet, si nous examinons les conventions passées entre la Ville de Paris et les régies intéressées faisant l'objet de notre étude, nous voyons généralement les conventions adopter cette solution pour le cas de déficit. Seules cependant, les régies intéressées du gaz et de l'électricité font exception, car pour ces deux dernières sociétés la charge du déficit leur incombe en totalité.

Pour la régie intéressée du gaz tout d'abord la convention du 29 juillet 1907 n'envisage à aucun moment la possibilité de l'existence d'un déficit. Cependant, cette

convention dans son article 27 primitif, avait prévu une réduction de la rémunération ordinaire de la Société pour le cas où les produits que la ville retirerait de l'exploitation seraient inférieurs à 14 millions. « Si ces produits — disait cet article — étaient réduits pour quelque cause que ce soit au-dessous de 14 millions, la rémunération ordinaire de la Société au lieu d'être calculée à raison d'un intérêt de 5 % sur 25 millions de francs, serait calculée à raison d'un intérêt de 4 % dudit capital ». En outre, il était prévu la suppression de toute rémunération complémentaire pour le cas où les produits nets revenant à la ville seraient réduits au-dessous de 16 millions.

L'avenant n° 5 du 20 août 1921, qui a complètement modifié l'article 27 de ladite convention, n'a pas reproduit cette disposition concernant la réduction de la rémunération ordinaire de la Société. Le nouvel article 27 n'envisage que le cas où la rémunération complémentaire est insuffisante pour faire face aux amendes qui ont été infligées à la Société, dans ce cas, le solde non couvert est reporté sans intérêt ni majoration à l'exercice suivant pour être déduit de la rémunération complémentaire de l'exercice suivant.

Devant le silence des textes en ce qui concerne le déficit, on pourrait se demander pour le cas de déficit, qui en supporterait en définitive la charge ? Cependant les articles 36 et 41 de la convention ne laissent aucun doute à cet égard. Ces deux articles prévoient le cas de cessation de l'exploitation pour cause de faillite ou de liquidation judiciaire de la Société et notamment l'article 41 déclare que : « Ne pourront être invoqués comme cas de force majeure ni la faillite de la Société, ni le fait

que l'industrie du gaz viendrait à péricliter ou cesserait d'être rémunératrice dans les conditions du présent traité. La possibilité ainsi envisagée de la faillite ou de la liquidation judiciaire de la Société exploitante ne pourrait exister si la charge du déficit incombait à la Ville de Paris.

La convention du 8 septembre 1907, réglant les rapports financiers entre la Ville de Paris et la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité, n'envisage pas plus que la convention du 29 juillet 1907 précitée la possibilité de l'existence d'un déficit. Seul l'article 30 *bis* de cette convention prévoit le cas ou les bénéfices réalisés par la Société sont insuffisants pour donner au capital-actions la rémunération de 6 % minimum.

« Lorsque, dit cet article, les bénéfices nets ne permettront pas d'attribuer 6 % d'intérêt au capital-actions non amorti, l'insuffisance sera, si le loyer de la Ville dépasse 10 millions, sauf pour la Ville à récupérer cette avance, avant tout partage, sur la part des bénéfices ultérieurs dépassant 6 % ».

Ainsi donc, l'insuffisance est prélevée sur le loyer de la Ville, mais elle ne reste pas définitivement à sa charge puisque la Ville récupére cette avance sur les bénéfices des exercices ultérieurs. En outre il est prévu un loyer minimum de 10 millions pour la Ville de Paris, et pour le cas ou ce loyer minimum n'existe pas, le dividende minimum de 6 % des actionnaires est réduit et redevient proportionnel au montant des bénéfices partageables.

L'article 61 de la convention du 8 septembre 1907, prévoyant le cas de faillite de la Société, il est hors de

doute qu'elle assume comme la régie intéressée du gaz, la totalité des risques de l'entreprise et la charge du déficit s'il en existe.

Mais les régies intéressées du Gaz et de l'Electricité constituent l'exception, les autres conventions passées entre la Ville de Paris et les régies intéressées : 1° du Métropolitain et du Nord-Sud (telles qu'elles existaient sous les conventions de 1921 et telles qu'elles existent actuellement sous la nouvelle convention du 12 avril 1929 ; 2° du Traitement industriel des résidus urbains et 3° des Transports en commun, mettent en totalité la charge du déficit au compte de la Ville de Paris.

Pour les régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud tout d'abord, les articles 5 de chaque des conventions des 26 mars et 18 juillet 1921 stipulent : « Que si le compte général des recettes et des dépenses présente un déficit, ce déficit sera couvert par la Ville de Paris, 15 jours après que le compte aura été réglé ». Il est stipulé en outre audit article : « Qu'en cas de retard dans le versement à la Société du déficit du même compte, la partie afférente à sa rémunération portera intérêt à son profit à partir du jour ou le montant aurait du être versé et au taux du dernier emprunt de la Ville de Paris ».

C'est ainsi que la Ville de Paris a du depuis les conventions de 1921, solder à plusieurs reprises le déficit du compte d'exploitation de ces deux Sociétés. Pour le Métropolitain, tout d'abord, la Ville de Paris a du verser pour l'année 1921 une somme de 4.278.130 francs 12, pour l'année 1923, 13.011.465 francs 18, représentant le déficit de ces deux années.

L'année 1922 au contraire s'était traduite par un

excédent de recettes de 1.864.493 fr. 83, dont a bénéficié la Ville de Paris et depuis 1924 cette Société n'a plus connu de déficit. Pour le Nord-Sud, la Ville de Paris a du verser de 1921 à 1924 les sommes ci-après, représentant les déficits des comptes d'exploitation de ces années :

Années 1921 — 3.025.104,18
1922 — 2.002.896,65
1923 — 4.688.733,35
1924 — 1.863.756,24

soit en total de déficits de 11.580.490,42

L'année 1925 a vu pour la première fois apparaître un excédent de recettes se montant à 1.312.791 fr. 62 et depuis cette année la balance du compte des recettes et des dépenses a toujours présenté un excédent de recettes assez élevé.

La convention du 12 avril 1929 n'a rien innové en ce qui concerne la charge du déficit qui reste en définitive à la charge de la Ville de Paris. La seule modification apportée par l'article 9 de cette nouvelle convention, résulte du fait que le versement du montant du déficit ne se fait plus immédiatement par la Ville de Paris comme dans les anciennes conventions de 1921, mais qu'il s'effectue par l'imputation que fait la Société du montant de ce déficit sur les sommes existant au crédit de la Ville de Paris au fonds spécial du réseau urbain, lequel est destiné à parer aux insuffisances éventuelles du compte général d'exploitation des exercices à venir ou à combler celles des exercices passés. Comme le solde du fonds spécial du réseau urbain sera imputé à l'expiration de la durée prévue par la convention au compte de la Ville de Paris, c'est elle qui supportera en définitive le montant de tous les déficits survenus durant la durée de la concession.

Le même article 9 prévoit d'ailleurs que pour le cas ou le solde disponible du fonds spécial ne pourrait combler tout ou partie d'une insuffisance constatée en fin d'exercice, la ville de Paris verserait au régisseur la somme manquante et le fonds spécial serait débité par le crédit de la Ville de Paris d'une somme égale.

La convention du 31 juillet 1922 adopte également la même solution pour la régie intéressée du traitement industriel des résidus urbains. L'article 15 de cette convention stipule en effet que :

« Si à la clôture de l'exercice et nonobstant ces versements (versement de 8 francs par tonne majorée ou minorée suivant le prix du kilovatt-heure), le compte d'exploitation reste en déficit, la Ville fournira la somme nécessaire pour couvrir ce déficit. Le paiement de cette somme sera exigible trois mois après l'approbation des comptes de l'exercice prononcée par M. le Préfet de la Seine ».

En outre, il est stipulé dans l'article 16 de cette convention, une diminution de la rémunération du capital-actions pour le cas de déficit du compte d'exploitation.

« Si, dit cet article, à la clôture de l'exercice, le compte d'exploitation, y compris les avances prévues à l'article 15 accuse un déficit, la rémunération du capital-actions, sera modifiée dans les conditions ci-après ; si le déficit atteint 1 franc par tonne d'ordures parisiennes reçues la rémunération du capital-actions sera ramené à 6 % s'il atteint 2 francs par tonne, cette rémunération sera ramené à 5 %, enfin s'il atteint 3 francs par tonne, la rémunération du capital-actions sera abaissée à 4 %

sans préjudice des sanctions prévues aux articles 29 et 30 ci-après ».

Ces sanctions sont : l'entrée en possession immédiate par la Ville de tout l'actif mobilier et immobilier affecté à l'exploitation, tel qu'il se comportera à cette époque et la déchéance qui peut être prononcée par arrêté préfectoral sans délai prémonitoire. En outre, il est prévu que dans le cas ou une charge nouvelle résultant du vote d'une loi ou d'une délibération du Conseil Municipal, régulièrement approuvée, viendrait frapper directement l'exploitation, les dépenses résultant de cette charge seraient déduites du déficit pour l'application de la diminution des dividendes du capital-actions.

Les dispositions de cet article font participer dans une certaine mesure les actionnaires de la Société du Traitement industriel des résidus urbains aux pertes de l'entreprise, par une diminution de leurs dividendes, mais cette diminution ne peut faire descendre leur rémunération au-dessous de 4 % car en-dessous de cette marge, la totalité du déficit incombe à la Ville de Paris. D'ailleurs, la souplesse et la perfection relative des coefficients faisant varier le montant des avances d'exploitation de la Ville de Paris, ont rendu et rendent pour l'avenir cette hypothèse tout à fait improbable.

Enfin, pour l'exploitation des Transports en commun de la région parisienne, faisant l'objet de la convention du 20 septembre 1920, il est également prévu que le solde déficitaire du compte général d'exploitation serait à la charge du Département pour sa totalité. Ce compte général d'exploitation qui comprend : en recettes, la totalité des sommes reçues par la Compagnie (recettes

voyageurs, marchandises, et recettes accessoires) et en dépenses, le déficit du compte d'exploitation, le compte des charges financières, et la rémunération de la Société, s'est révélé depuis le 1er janvier 1921, date de l'application de la convention en constant déficit. Et il semble bien qu'il n'aurait pu en être autrement.

Déjà en 1920, le mémoire préfectoral du 12 juillet semblait considérer cette situation comme inévitable et c'est pourquoi la convention, qui avait été prévue pour une durée de 30 années, avait été stipulée résiliable par le Département à l'expiration de chaque période sexennale moyennent un préavis de 2 ans.

« Il se pourrait — dit ce mémoire — que malgré le soin donné par la Société Fermière à la bonne gestion de l'entreprise, les améliorations de trafic que vous pouvez légitimement escompter ne se trouvent pas réalisées. Dans ce cas, la convention d'affermage pourra être résiliée, indépendamment des amendes ou indemnités qui atteindront l'entreprise. Le contrat d'affermage qui est, en effet, prévu pour une durée maxima de 30 années se trouvera résiliable par la simple volonté du Département à l'expiration de chaque période sexennale et sous réserve d'aviser la Société, deux ans à l'avance. Vous avez ainsi la garantie de pouvoir reprendre en mains les réseaux si, pour une raison ou pour une autre, le contrat actuel établi pour une période d'incertitude économique, que je ne veux pas dissimuler, ne vous paraisait plus correspondre à ce que vous voudrez légitimement instaurer ».

En 1924 lorsque s'était posée la question de savoir si le Département n'allait pas user de la faculté qui lui était accordée de résilier la convention pour le 1er janvier

1927, la Société des Transports en commun, par une lettre de son président en date du 30 décembre 1924, avait demandé elle-même une réduction de sa rémunération, afin que le Département ne fasse pas usage de la faculté de résiliation qui lui était accordée pour la fin de la première période sexennale. Malgré cette réduction de la rémunération de la Société, le déficit du compte général d'exploitation n'a fait que croître. Il serait d'ailleurs injuste d'en attribuer la seule responsabilité à la S. T. C. R. P.

C'est que l'existence de ce déficit croissant provient de l'augmentation considérable et même insoupçonnée des éléments portés en dépenses du compte général d'exploitation.

Malgré l'augmentation sensible du nombre des voyageurs, et malgré aussi, il faut bien le reconnaître, les économies sérieuses tentées par la Société, l'instabilité de la situation économique, la hausse constante des matières premières et des salaires du personnel, et les majorations de tarifs tardives et insuffisantes, allaient contribuer à rendre en continuel déficit le compte d'exploitation.

Mais c'est aussi et surtout, le compte des charges financières qui a contribué par son augmentation, à donner au compte général d'exploitation, un déficit dont on ne pouvait même pas prévoir l'importance. Ce compte des charges financières comprend : en recettes, le revenu des sommes provenant de la réalisation des biens de l'actif racheté et qui n'auraient pas été employées en nouvelles dépenses de premier établissement, et en dépenses : 1° les annuités d'intérêt et d'amortissement servies aux anciennes Compagnies exploitantes comme

prix du rachat ; 2° les annuités destinées à l'apurement des comptes de guerre ; 3° les annuités d'intérêts et d'amortissement des emprunts contractés par le Département de la Seine en vue de pouvoir aux dépenses de premier établissement. L'augmentation formidable de ces dernières annuités au cours des années qui ont suivi la mise en exécution de la nouvelle convention, a été la cause la plus efficiente du déséquilibre du compte général d'exploitation.

Après la guerre, l'exécution des travaux de remise en état et d'extension des réseaux comportait des dépenses trop considérables pour être imputées au budget du Département. Aussi, le Conseil Général de la Seine, dans sa séance du 13 juillet 1921, décida-t-il de prélever une somme de 100 millions sur les fonds d'un emprunt de 500 millions effectué par l'intermédiaire du Crédit Foncier de France, au taux et intérêt de 8 % amortissable en 50 ans. Cette somme de 100 millions se révéla bien vite insuffisante. Il manquait environ une somme de 400 millions que le Conseil Général de la Seine, par une délibération en date du 24 décembre 1921, décida de se procurer par deux emprunts émis, l'un à Londres et l'autre à New-York, jusqu'à concurrence le premier de 3 millions de livres en obligations à 7 % remboursables en 30 ans et l'autre de 27 millions de livres en obligations à 7 % remboursables en 20 ans. Ces emprunts furent autorisés, par un décret du 14 janvier 1922, qui décida dans son article 2 que « la charge annuelle de cet emprunt serait inscrite au compte spécial des charges financières de l'exploitation des Transports en commun de la région parisienne et qu'en cas d'insuffisance des ressources de l'exploitation, le service de l'emprunt

serait assuré par les ressources du budget général départemental ».

L'ensemble des produits de ces deux emprunts s'est élevé à 366.450.398 fr. 25 centimes.

Mais la hausse des cours de la livre et du dollar allait rendre de plus en plus lourde la charge de ces emprunts contractés à leur origine à un taux raisonnable. Et tandis que les charges contractées par l'emprunt français tendaient à être constantes, celles des emprunts anglais et américain suivaient naturellement les cours de la livre et du dollar. Les charges de ces emprunts ont été les suivants :

Années	Charges de l'emprunt départemental	Charges de l'emprunt anglo-américain
1921	1.874.127,35	»
1922	6.488.253,86	21.435.254,56
1923	7.452.413,35	30.598.455,40
1924	7.102.960,74	38.646.541,85
1925	7.102.906,74	67.213.729,62
1926	9.246.911,81	101.108.857 »

C'est l'énormité même de ces charges financières qui contribue à rendre impossible tout équilibre du compte général d'exploitation. A côté de ces charges financières l'influence des résultats de l'exploitation se révèle comme particulièrement minime. L'exemple le plus caractéristique nous est offert par l'année 1926, ou les résultats nets d'exploitation n'accusent pas une perte mais un bénéfice de 1.055.338 francs ; ce qui n'empêche le déficit total du compte général d'exploitation de s'élever à 93.685.662 francs.

Ces chiffres sont extraits du livre de M. René Londiche : *Les Transports en commun à la surface dans la Région Parisienne.*

En outre, la réduction que l'on pouvait légitimement escompter de la rémunération de la Société (troisième élément des dépenses du compte général d'exploitation) telle qu'elle avait été conçue par la lettre du Président du Conseil d'Administration de cette Société dont il a été parlé ci-dessus et par l'avenant du 30 novembre 1926, n'a pas joué, puisque, nous l'avons vu, le montant de cette rémunération n'a cessé de s'accroître durant ces dernières années, ce qui a contribué à un accroissement de cet article de dépenses dans le compte général de l'exploitation.

Il n'est donc pas étonnant que toutes ces aggravations de dépenses du compte général d'exploitation aient abouti à la mise à la charge du Département de la Seine d'un déficit qui a atteint, durant ces dernières années ainsi que nous l'avons vu, une somme d'environ 100 millions.

L'étude des rapports financiers existant entre les régies intéressées et la Ville de Paris ou le Département de la Seine, nous a permis de constater que la régie intéressée cherchait à réaliser une véritable association entre la collectivité publique concédante et les Sociétés exploitantes. Association plus ou moins parfaite d'ailleurs, car si le régisseur trouve en général un bénéfice certain à gérer au mieux de ses propres intérêts comme de ceux du public le service qu'il exploite, il n'en est pas moins vrai que la régie intéressée se montre surtout intéressée pour la Ville de Paris et le Département de la Seine, qui s'arrogent la plus grosse part dans les bénéfices réalisés par l'entreprise.

Sans doute ces avantages sont contrebalancés par une contribution équivalente dans les pertes, mais cette

situation n'est que la juste conséquence de la plus grande part qu'ils ont dans les bénéfices de l'exploitation.

La conséquence inévitable de cette association entre les capitaux publics et les capitaux privés devait être l'existence d'un contrôle très rigoureux de la collectivité publique sur la gestion de l'entreprise. C'est que ce contrôle ne se justifie pas seulement comme dans la concession par le caractère public de l'entreprise exploitée, mais se révèle, en outre, comme la conséquence des avantages qui sont concédés par la collectivité publique aux Sociétés exploitantes. Il était à craindre en effet que le régisseur cherche, soit par des économies nuisibles à la bonne marche de l'entreprise, soit par des tarifs exagérés, soit par des salaires insuffisants attribués à son personnel, à accroître d'une façon exagérée sa part dans les bénéfices de l'entreprise.

Aussi, voyons-nous, toutes les conventions que nous avons déjà étudiées, régler d'une façon tout à fait minutieuse toutes les phases de ce contrôle. Et chose plus significative encore, plus la régie se révèle intéressée pour la collectivité publique, plus le contrôle se révèle rigoureux. Au contraire, plus la régie intéressée se rapproche de la formule de la concession et offre des avantages plus importants à la Société exploitante, plus grande semble être la liberté que la convention lui accorde.

L'existence d'un contrôle très rigoureux semble donc bien être de l'essence même de l'exploitation en régie intéressée. Aussi allons-nous lui consacrer dans notre étude, une place toute spéciale.

CHAPITRE III

Contrôle de la Collectivité Publique sur ces régies intéressées

Le contrôle de la Ville de Paris et du Département de la Seine, sur ces régies intéressées, va s'effectuer à un triple point de vue.

1° Au point de vue de la gestion, tout d'abord, pour s'assurer que le régisseur respecte toutes les clauses du cahier des charges annexé aux conventions et n'outrepasse pas les droits qui lui sont accordés pour la gestion de l'entreprise.

2° Au point de vue financier, ensuite, afin que le public soit protégé contre des augmentations excessives de tarifs que le régisseur pourrait être tenté d'établir pour s'assurer une rémunération plus forte.

3° Au point de vue du personnel, enfin, pour que celui-ci réalise toutes les conditions nécessaires à la bonne marche de l'entreprise et soit intéressé d'une façon suffisante à sa prospérité, afin que son concours se révèle d'autant plus dévoué, qu'il sera plus intéressé.

Section I

Contrôle de la gestion de l'entreprise

Le principe qui constitue la charte du régisseur en ce qui concerne la gestion de l'entreprise est la liberté mais c'est une liberté à la fois surveillée et contrôlée. Liberté, tout d'abord, chacune des conventions des régies intéressées de la Ville de Paris s'empresse d'en formuler le principe comme un épouvantail destiné à chasser le spectre mille fois honni de la régie directe. C'est ce mot que nous voyons revenir à chacun des articles des conventions traitant des conditions générales de la gestion des Sociétés Fermières.

C'est ce principe que nous voyons énoncé, à l'article 17 de la convention du 31 décembre 1920 de la S. T. C. R. P. qui déclare que : « La Société jouit de toute liberté d'action et de direction pour assurer au mieux des intérêts de la population le service des Transports en commun de la région parisienne. Les représentants du Préfet de la Seine ne peuvent s'immiscer dans la direction de l'exploitation ou dans l'administration de la Société. Ils ne peuvent qu'en référer au Préfet, pour suite à donner à leurs constatations ».

« Aux articles 6 de chacune des conventions du Métropolitain et du Nord-Sud des 26 mars et 18 juillet 1921 ». « La Compagnie continuera de jouir dans son exploitation de toute liberté et d'action et de direction sous les conditions déterminées ci-après. Elle assurera le service

au mieux des intérêts de la population de la région parisienne ».

A l'article 13 de la convention du 29 juillet 1907 de la régie intéressée du Gaz « La Société effectuera librement, sous le contrôle de la Ville mais sans autorisation de celle-ci, tous les actes d'administration entraînant des recettes et des dépenses ressortissant au compte général d'exploitation. Elle jouira de toute liberté d'action et de direction ».

Enfin l'article 10 de la convention du 31 juillet 1922 de la régie intéressée du traitement industriel des résidus urbains énonce également ce principe ». « La Société effectuera librement, mais sous le contrôle de la Ville, tous les actes d'administration entraînant des recettes ou des dépenses ressortissant au compte général d'exploitation, les représentants du Préfet de la Seine ne pourront s'immiscer dans l'exploitation ou dans l'administration de la Société, ils ne pourront qu'en référer au Préfet pour la suite à donner à leurs constatations ».

Seule la convention du 8 septembre 1907 ne formule pas, pour la régie de l'électricité, le principe de la liberté de gestion de la Société exploitante, mais elle présente sur les autres conventions l'avantage suivant : ce que sans le formuler elle le met davantage en application, car cette convention est celle qui donne à la Société exploitante la liberté la plus grande dans la gestion de l'entreprise.

Liberté, sans doute, mais liberté tellement contrôlée et surveillée que l'on peut véritablement se demander si l'existence d'un contrôle aussi rigoureux que celui qui

est généralement établi ne finit pas par l'annihiler complétement. Ce contrôle se manifeste d'ailleurs dans tous les actes de gestion que peut faire la Société.

Nous en avons vu une première manifestation dans la réglementation minutieuse et détaillée qui est faite dans ces conventions des rapports financiers devant exister entre les Sociétés exploitantes et la Ville de Paris, et par la détermination absolument précise qui y est établie des dépenses et des recettes à comprendre dans le compte d'exploitation et de celles à en exclure. Mais là ne se borne pas le contrôle de la collectivité publique. Il va se manifester 1° par une intervention constante dans la détermination des dépenses de premier établissement et des sommes à y consacrer ; 2° par la nécessité d'un visa à demander pour tout engagement excédant les actes d'administration courants ; 3° par l'institution du libre accès dans les usines d'exploitation des agents de la Ville de Paris et du Département de la Seine, pour leur permettre de constater si l'observation des clauses des conventions est bien sauvegardée ; 4° par l'existence de Commissions de contrôle permanentes et enfin 5° pour le cas ou la Société exploitante n'exécute pas les clauses et conditions des conventions par l'institution d'amendes et de sanctions de toute nature.

I. *Détermination des dépenses de premier établissement*

La détermination des dépenses de premier établissement et des sommes qui doivent y être consacrés semble être dans chacune des conventions de régie intéressée l'objet d'une sollicitude particulière de la collectivité publique. Et cela ne doit pas nous étonner, car, si l'on se

reporte aux motifs qui ont provoqué cette transformation en régie intéressée des anciennes concessions de la Ville de Paris, on trouve à l'origine de cette transformation, la nécessité qui s'imposait de donner à ces exploitations un essor industriel que l'ancien système était incapable de leur donner. Or, comment cet essor aurait-il pu se produire, si les conventions n'avaient pas imposé aux Sociétés Fermières l'obligation de se constituer un outillage suffisant en les forçant à consacrer aux dépenses de premier établissement des sommes suffisantes pour y faire face ? Ce souci se manifeste dans chacune des conventions de régie intéressée par l'existence de nombreux articles consacrés à cette catégorie de dépenses dans les conventions.

Cependant il y a lieu de faire une discrimination entre les diverses régies intéressées au point de vue de la détermination des dépenses de premier établissement. Dans une première catégorie, on peut classer les régies intéressées où les dépenses de premier établissement font l'objet d'une réglementation très minutieuse. Ce sont généralement les régies ou la Ville de Paris et le Département de la Seine sont le plus intéressés dans les bénéfices. Dans cette première catégorie, on peut placer les régies intéressées du gaz, du traitement industriel des résidus urbains, des Transports en commun de la région parisienne, et celles du Métropolitain et du Nord-Sud. Dans une seconde catégorie, au contraire on peut placer la régie intéressée de l'électricité qui se rapproche davantage de la forme de la concession. Dans cette catégorie de dépenses, que pour la fixation des somsée à la Société exploitante, tant pour l'engagement de cette catégorie de dépenses que pour la fixation des sommes qui doivent y être employées.

A) *Régies intéressées ou les dépenses de premier établissement sont minutieusement réglées par la convention*

Régie du gaz

Au premier rang de ces régies intéressées, on peut placer la régie intéressée du Gaz. Pour cette régie, les articles 16 à 20 du chapitre III de la convention sont entièrement consacrés à la réglementation de cette catégorie de dépenses.

L'article 16, tout d'abord, divise en deux catégories les opérations de toute nature (actes, travaux etc...) concernant l'actif de premier établissement.

« La première comprendra — dit cet article — les opérations courantes et normales, dont la nécessité s'impose périodiquement, et particulièrement chaque année, telles que les extensions ou élargissements de canalisations, les achats et les ventes de matériel de premier établissement constituant des augmentations nécessitées par l'accroissement de la population.

La seconde catégorie comprendra les opérations extraordinaires ayant pour cause des besoins ne se reproduisant pas périodiquement et particulièrement chaque année, telles que les acquisitions, les aliénations et constructions d'immeubles... etc... On comprendrait dans la même catégorie les transformations et agrandissements d'immeubles entraînant d'après les devis vérifiés par la Ville une dépense de 300.000 francs et au-dessus, ainsi que les transformations d'outillage entraînant pour une même année une dépense de 300.000 francs d'après les devis vérifiés par la Ville ».

La détermination de ces opérations une fois faite,

l'article 17 de la même convention précise les autorisations nécessaires pour l'engagement de ces deux catégories de dépenses. Pour la première catégorie qui constitue les opérations courantes, aucune autorisation n'est nécessaire pour les opérations de recettes. Quant aux opérations de dépenses, lorsque celles-ci dépassent 2 millions, elles doivent être autorisées par arrêté préfectoral, pris sur délibération conforme du Conseil Municipal. Chacune des opérations de la deuxième catégorie entraînant, soit des recettes, soit des dépenses, est assujettie à une autorisation résultant d'un arrêté préfectoral, puis sur avis conforme de la Commission de contrôle lorsque le montant de l'opération n'excéde pas 100.000 francs et sur délibération conforme du Conseil Municipal quand il dépasse cette somme. En outre, ce même article stipule que la Société doit adresser à la Préfecture de la Seine, le 1er octobre de chaque année, un état provisionnel avec évaluation en recettes et en dépenses des opérations de premier établissement. Cet état doit être détaillé par opération en ce qui touche la deuxième catégorie.

De plus les articles 18, 19 et 19 *bis* précisent les recettes qui doivent être inscrites à ce compte qui comporte en recettes :

1° Toutes les recettes de premier établissement, notamment les capitaux disponibles faisant partie de l'actif de premier établissement, les prix de vente d'immeubles et le produit des emprunts.

Et 2° la somme maxima de 2 millions de francs qui peut être inscrite, chaque année, en recette au même compte par la Ville de Paris à prélever sur le compte d'exploitation et destinée à faire face jusqu'à due concurrence, aux dépenses de premier établissement de

deuxième catégorie et notamment celles affectées aux augmentations d'usines.

Et en dépenses :

1° Les dépenses de premier établissement de la première catégorie au-delà de 2 millions de francs, les dépenses de cette catégorie en-dessous de 2 millions étant prélevées sur le compte général d'exploitation.

2° Les dépenses de la deuxième catégorie quel qu'en soit le montant.

En outre il est stipulé que, dans le cas, ou, en une année, les dépenses de premier établissement de la première catégorie à inscrire au compte général d'exploitation étaient inférieures à 2 millions de francs, il n'en serait pas moins inscrit audit compte une dépense de 2 millions de francs et le montant de la dépense effectuée serait porté en recette au compte spécial du fonds de réserve de premier établissement.

Ce fonds de réserve reçoit en outre 1° le produit d'une majoration temporaire sur le montant des quittances (10 centimes par m3), et 2° lorsque le produit net de la gestion revenant à la Ville depasse une somme égale au 15/100 de la totalité des recettes provenant de la vente du gaz, cet excédent est porté en recette au même compte ainsi que toutes les autres ressources que la Ville décide d'y consacrer.

Les disponibilités du fonds de réserve peuvent être affectées suivant les indications du Préfet de la Seine.

a) Aux dépenses de premier établissement de l'une ou l'autre catégorie.

b) Au remboursement à leur échéance normale des emprunts à court terme ainsi que des crédits en banque ouverts à la Société avec assentiment du Préfet de la Seine.

c) Au remboursement anticipé des emprunts réalisés par la Ville.

Enfin la Ville peut consentir à la Société des avances sur les fonds des emprunts municipaux affectés à l'exécution des travaux de premier établissement.

On voit combien est minime, la liberté dont jouit la Société du gaz pour l'engagement des dépenses de premier établissement. Elle ne peut valablement faire seule que les opérations courantes et normales et encore, quand il s'agit de dépenses, un maximum de 2 millions lui est fixé, qu'elle ne peut dépasser sans autorisation.

***

Régie du Traitement Industriel des Résidus urbains

La détermination des dépenses de premier établissement et des sommes à y affecter fait également l'objet d'une réglementation excessivement minutieuse dans la convention du 31 juillet 1922, pour le Traitement industriel des résidus urbains de la Ville de Paris.

En effet, l'indication des travaux à effectuer à ce titre, est établie d'une façon détaillée dans le devis préliminaire du cahier des charges annexé à cette convention. En outre, l'article 9 de cette même convention établit toute une série de contrôles pour l'engagement de ces dépenses.

Les travaux de premier établissement, résultant du programme prévu au cahier des charges, ne peuvent être entrepris qu'après approbation des plans et devis par l'Administration municipale et après appel à la concurrence. Les plans et devis généraux sont soumis à l'Administration municipale dans un délai de trois

mois après notification à la Société de l'application de ladite convention.

Ils sont suivis dans un nouveau délai de trois mois des plans et devis de détail afférents aux ouvrages à entreprendre en première ligne. Les plans et devis de détail des autres ouvrages sont fournis par la suite au fur et à mesure des besoins et toujours avant commencement d'exécution. Tous les marchés passés pour leur exécution sauf, toutefois, ceux dont le montant est inférieur à 10.000 francs, doivent être également soumis au préalable, à l'approbation de l'administration municipale, ils ne sont valables qu'après cette approbation.

Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance des ingénieurs de la Ville ou de leurs délégués qui jouissent à cet effet des pouvoirs les plus étendus. Les travaux du devis préliminaire doivent être terminés dans un délai maximum de deux ans, après approbation des projets par l'Administration. Le réglement des travaux est opéré sur des pièces vérifiées par les ingénieurs du Service Municipal.

Les travaux d'extension et d'amélioration, autres que ceux prévus au devis préliminaire et qui, d'accord entre l'Administration et la Société, sont reconnus nullement nécessaires, ne peuvent être entrepris qu'après l'approbation du Conseil Municipal qui détermine, d'après l'importance desdits travaux, le nombre d'exercices sur lesquels la charge sera répartie.

Pour faire face à ces dépenses de premier établissement, tant à celles prévues au devis préliminaire, qu'à celles qui seraient jugées utiles par la suite, la Société est autorisée par l'article 7 de cette même convention,

à se procurer les ressources nécessaires par l'émission d'obligations amortissables avant le 1er janvier 1952 dont le montant est fixé par le Conseil Municipal sur la proposition du régisseur. Ces emprunts peuvent être réalisés par tranches au fur et à mesure de l'exécution des travaux. A cet effet, le régisseur présente à l'Administration en temps utile, des projets faisant connaître le montant des émissions envisagées et le taux d'intérêt auquel elles seront faites. La Ville de Paris, peut à son choix, agréer le projet d'emprunt, présenté par le régisseur ou réaliser elle-même ledit emprunt pour le compte de la régie.

Les annuités destinées à assurer le service des intérêts et l'amortissement de ces emprunts, sont dans l'un et l'autre cas, inscrites au compte spécial des charges financières, et payées par la Ville de Paris, quoiqu'il arrive.

L'initiative laissée à la Société du traitement industriel des résidus urbains en ce qui concerne les dépenses de premier établissement est donc quasiment nulle. Aucun travail ne peut être engagé par elle de quelque nature qu'il soit sans qu'il ait été préalablement autorisé par l'administration. La seule liberté qui lui est est laissée, à ce point de vue, est de passer sans autorisation les marchés avec les entrepreneurs de ces travaux quand ceux-ci sont inférieurs à 10.000 francs.

⁂

Régie des Transports en commun

L'article 11 de la convention du 20 septembre 1920, pose le principe que le Département prend à sa charge

les dépenses de premier établissement. C'est pourquoi, le Département a institué un contrôle excessivement sévère sur ces dépenses qui ne peuvent être effectuées qu'après approbation par le Préfet de la Seine. Ces approbations ne peuvent elles-même intervenir que dans la limite des crédits votés par le Conseil Général. L'article 11 comporte également une disposition importante justifiée par le mauvais état d'entretien des réseaux, pendant la guerre, et par l'impossibilité où étaient les anciennes Compagnies de supporter les frais des remises en état nécessaires. Toutes les dépenses nécessitées par la remise en état des installations et du matériel provenant des lignes rachetées, sont imputées au compte de premier établissement, c'est-à-dire payées par le budget départemental sous réserve de l'approbation du Préfet de la Seine, sur proposition de la Société, présentée dans le délai d'un an à partir de la remise desdites lignes. Le chapitre IV de la convention concerne l'exécution par la Société des travaux de premier établissement à la charge du Département. Les dispositions de ce chapitre ressemblent singulièrement à celles de l'article 9 de la convention du 31 juillet 1922 pour le Traitement industriel des résidus urbains.

En effet le Département, seul maître du service à exécuter, possède, non seulement le droit de contrôle mais le droit d'initiative en matière de travaux neufs, la Société n'agit que comme entrepreneur. Tous marchés et traités que la Société passe en vue de l'exécution des travaux et fournitures doivent être approuvés par le Préfet de la Seine, sauf les cas ou le Préfet de la Seine la dispense de cette approbation.

La Société doit introduire dans ses marchés toutes les clauses qui lui sont prescrites par l'Administration.

Elle procède par voie d'appel à la concurrence, dans tous les cas, où le Préfet de la Seine les prescrit et dans la forme qu'il ordonne. Tous les décomptes d'entreprise supérieurs à 10.000 francs doivent être approuvés par le Préfet de la Seine.

⁂

Régies du Métropolitain et du Nord-Sud

Les articles 7 des conventions des 26 mars et 18 juillet 1921 des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud posaient également le principe. « Tous actes, décisions ou contrats commerciaux concernant les dépenses de premier établissement seront soumis au visa préalable, ce visa étant considéré comme acquis, s'il n'est pas refusé dans un délai d'un mois, à partir de la demande de la Compagnie, laquelle demande devra être appuyée de toutes les justifications nécessaires ».

En outre les articles 10 de chacune des conventions précisaient de quelle manière ces Compagnies devaient faire face à ces dépenses de premier établissement.

« La Compagnie ne sera tenue d'engager ni de payer » à l'avenir aucune dépense de premier établissement » autrement qu'avec les ressources qu'elle se procurera » par l'émission d'obligations ou de bons à court terme » pour quelque motif que ce soit, sans l'autorisation de » la Ville de Paris. La Ville de Paris se réserve, d'ailleurs, de procéder elle-même à ces émissions ».

Enfin, la Ville avait le droit de prescrire à ces Compagnies d'émettre, sous réserve de l'autorisation ministérielle, de nouvelles obligations quand elle jugeait que les ressources provenant de la dernière émission étaient

sur le point d'être épuisées. Les articles 3 et 12 de la nouvelle convention du 12 avril 1929 de la Compagnie du Métropolitain, consacrent la même réglementation des dépenses de premier établissement.

B) *Régie de l'électricité.*

La réglementation des dépenses de premier établissement est également faite dans dans la convention du 8 septembre 1907 de la régie intéressée de l'électricité. Mais elle est faite d'une façon beaucoup moins minutieuse.

En effet cette convention distingue les dépenses de premier établissement à effectuer dans la période transitoire qui va, comme nous l'avons vu, du 1er novembre 1907 au 31 décembre 1913 et les dépenses de premier établissement à effectuer dans la période d'exploitation proprement dite.

Pour la période transitoire, l'article 28 déclare que : « La Compagnie prendra à sa charge :

1° Les dépenses de tous travaux autres que ceux d'entretien qui auront été faits pour assurer ou développer le service de distribution pendant la période allant jusqu'au 31 décembre 1913.

2° Les sommes que la Ville reconnaîtrait représenter la valeur des dépenses antérieures utilisables actuellement telles que celles s'appliquant aux sous-stations, transformateurs, embranchements particuliers, colonnes montantes etc...

3° Les dépenses jusqu'à concurrence d'une somme moyenne de 1.700.000 francs par an des travaux complémentaires nécessités par l'extension de la consommation postérieurement au 1er janvier 1914 ».

Ces dispositions ont été complétées pour la période d'exploitation par l'article 28 *bis* qui a été ajouté à la convention par l'art. III de l'avenant du 7 août 1921 et traite « des travaux complémentaires de premier établissement ». Cet article a spécifié que le montant des travaux exécutés sur crédits ouverts à partir du 1er juin 1920, serait porté à une section nouvelle du compte des dépenses du premier établissement. Il a stipulé, en outre, que la valeur des travaux, installations ou acquisitions nouvelles effectuées sur crédits ouverts postérieurement au 1er janvier 1920 et remplaçant des travaux, installations, ou acquisitions préexistantes restera portée aux comptes de premier établissement d'origine et la différence entre cette valeur et la valeur nouvelle sera seule portée à la section nouvelle du compte de premier établissement. En cas de désaccord, à l'occasion de ces travaux, le Préfet de la Seine prononcera définitivement.

Quant aux recettes à affecter à ces dépenses, nous avons vu, que l'article 28 *bis* y pourvoit en totalité par la création du fonds de travaux dont le montant est prélevé sur les recettes brutes réalisées par la Société et sur le super-bénéfice.

Il y a lieu de signaler ici une disposition toute particulière de cet article 28 *bis*, qui a pour but d'empêcher que la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité, ne néglige cette catégorie de travaux à l'expiration de la durée prévue pour la convention. « Pendant les cinq dernières années de la concession, si les projets de travaux complémentaires présentés par la Compagnie, ne sont pas reconnus par la Ville suffisants pour le fonctionnement de l'exploitation, les travaux complémentaires à exécuter, en tenant compte des besoins normaux à prévoir à ce moment, seront décidés à la majorité

par les soins de trois experts désignés respectivement par la Ville, la Compagnie et le Président du Conseil de Préfecture de la Seine ».

La liberté laissée par la convention à la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité apparaît donc ici beaucoup plus large que celle qui est concédée à toutes les régies intéressées précédemment étudiées. Car cette Société garde l'initiative des travaux à exécuter, en outre leur exécution n'est soumise à aucune autorisation ni visa préalables quel qu'en soit le montant, l'article 28 *bis* précité, se bornant à dire « que les travaux complémentaires de premier établissement seront exécutés, *suivant les besoins,* par la Compagnie, pour le compte de la Ville et d'accord avec elle ».

II. *Visa à demander pour tous les engagements dépassant les actes d'administration courants.*

Le contrôle de l'Administration sur les Sociétés exploitantes se manifeste également par l'obligation qui leur est imposée dans les conventions d'obtenir un visa préalable pour toutes les opérations dépassant les actes d'administration courants. Cette obligation, nous allons la voir imposée dans toutes les conventions passées entre la Ville de Paris et les Sociétés Fermières, sauf cependant, pour la convention de l'électricité et la nouvelle convention du Métropolitain, où la liberté la plus grande est laissée aux Sociétés à cet égard.

Examinons rapidement les articles consacrés à ce contrôle dans chacune des régies intéressées ou il est établi.

1° Pour la régie intéressée du Gaz, tout d'abord, l'article 13 de la convention après avoir affirmé que la

Société jouit de toute liberté d'action et de direction stipule ceci : « Toutefois pour les marchés de charbon portant sur une fourniture supérieure à un approvisionnement de six mois, ils devront être préalablement approuvés par un arrêté du Préfet de la Seine. Il en sera de même pour les marchés relatifs au coke et autres sous-produits correspondant à une production de six mois. Les autres marchés devront être communiqués au Préfet de la Seine ».

En outre, il est stipulé que les fournitures à effectuer par la Société aux services municipaux pendant la durée de l'exploitation doivent être commandées par correspondance, suivant les usages du commerce et faire l'objet de factures justifiées par la production des tarifs de la Société et dûment approuvées par son représentant qualifié.

2° L'article 10 de la convention du 31 juillet 1922 formule des prescriptions analogues pour la régie intéressée du traiement industriel des résidus urbains. « En principe toute opération de dépenses ou de recettes supérieures à 50.000 francs et tout marché ayant une durée d'une année ou plus, devront être soumis au visa préalable des agents du contrôle financier. Toutefois en ce qui concerne la vente de la gadoue, des briques et des clinkers et l'achat des combustibles, il suffira que les opérations effectuées par la régie soient présentées à la ratification des agents du contrôle dans les quinze jours qui suivront. Cette ratification sera considérée comme acquise si elle n'est pas refusée dans les quinze jours qui suivront la présentation du marché par la Société avec toutes les justifications nécessaires. — Les autres marchés devront être communiqués au Préfet de la Seine et à la Commission de contrôle ».

3° Les articles 7 paragraphe II de chacune des conventions des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud limitaient également les pouvoirs de ces Sociétés pour la passation des marchés.

Ils stipulent notamment, *a*) que les actes ou décisions de ces Sociétés concernant l'exploitation et engageant une dépense ne dépassant pas 50.000 francs pour le Métropolitain et 100.000 francs pour le Nord-Sud, doivent être communiqués aux représentants du Préfet de la Seine.

b) Que les actes ou décisions de ces Sociétés concernant l'exploitation et engageant une dépense supérieure à 50.000 francs pour le Métropolitain et 100.000 francs pour le Nord-Sud, pour une période d'une année au plus doivent être revêtus de leur visa préalable, ce visa étant considéré comme acquis s'il n'est pas refusé dans un délai de six jours à partir de la demande de la Compagnie, laquelle demande doit être appuyée de toutes les justifications nécessaires.

c) Les contrats relatifs à l'exploitation s'appliquant à une période supérieure à une année et engageant une dépense supérieure à 200.000 francs par an pour le Métropolitain et à 500.000 francs par an pour le Nord-Sud, doivent être approuvés par le Préfet ou par son délégué, cette approbation étant considérée comme acquise si elle n'est pas refusée dans un délai de 15 jours compté comme dessus.

4° L'article 18, de la convention du 20 septembre 1920, formule des dispositions à peu près semblables pour la régie intéressée des Transports en commun.

Les chiffres des engagements au-dessus desquels un

visa est indispensable sont les mêmes que ceux adoptés pour le Nord-Sud.

Il faut en effet, communication aux représentants du Préfet de la Seine de tous les actes et décisions concernant l'exploitation ne dépassant pas 100.000 fr., visa préalable de toutes les dépenses dépassant 100.000 fr. et conclues pour une période d'une année au plus avec stipulation que ce visa est considéré comme acquis, s'il n'est pas refusé dans un délai de six jours à partir de la demande de la Société et enfin approbation préalable du Préfet de la Seine pour toutes les dépenses dépassant 500.000 francs et conclues pour une période supérieure à une année, cette approbation étant considérée comme acquise si elle n'est pas refusée dans un délai de 15 jours à compter de la demande de la Société. En outre, tous les actes devant entraîner des charges pour la Société doivent être approuvés par le Préfet de la Seine. Seules les régies de l'électricité et du Métropolitain échappent à cette nécessité du contrôle.

L'article 57 de la convention du 5 septembre 1907 précise pour la régie de l'électricité cette indépendance. « Les agents de la Ville ne pourront en aucun cas s'immiscer dans la direction de l'exploitation ».

Quant à la nouvelle convention du 12 avril 1929 de la régie du Métropolitain, elle s'est bornée purement et simplement dans son article 12 à abroger toutes les dispositions relatives à la surveillance et à la vérification instituées par les articles 7 des conventions des 26 mars et 18 juillet 1921.

Il faut voir dans cette liberté plus grande laissée à ces deux Sociétés la conséquence du fait que la Ville de

Paris est moins intéressée dans les bénéfices de ces Sociétés.

III. *Libre accès dans les usines des Agents de l'Administration.*

Une troisième manifestation du contrôle permanent que l'Aministration veut exercer sur les régies intéressées, s'observe par la faculté qu'elle s'est réservée de faire procéder par ces agents à toutes inspections qu'elle juge nécessaires dans les usines d'exploitation, afin de voir si toutes les prescriptions des conventions et des cahiers des charges qui y sont annexées, sont bien exécutées.

Cette faculté fait l'objet d'un article dans chacune des conventions passées entre la Ville de Paris ou le Département de la Seine et les Sociétés exploitantes.

Nous la voyons formulée :

a) A l'article 32 de la Convention de la régie intéressée du Gaz « La Ville aura le droit de faire faire par ses agents toutes les vérifications qu'elle jugera utiles pour s'assurer que les clauses de la présente convention et du cahier des charges particulières sont régulièrement observées et que ses intérêts, ceux des consommateurs et du personnel, sont sauvegardés. La Société sera tenue de fournir tous renseignements statistiques ou autres, demandés par la Ville ».

b) A l'article 22 du chapitre VII de la convention du Traitement industriel des résidus urbains.

« La Ville aura le droit de faire faire, par ses agents, toutes les vérifications qu'elle jugera utiles pour s'assurer que les clauses du présent traité et du cahier des charges sont régulièrement observées et que ses intérêts

sont sauvegardés. Ces agents ainsi que les membres de la Commission de contrôle, dont il sera parlé plus loin, auront libre accès dans les usines et établissements de la Société. La Société sera tenu de mettre, dans chacune de ses usines, à la disposition des agents du contrôle, un local composé de deux pièces convenablement aménagées.

c) Aux articles 6 de chacune des conventions du Métropolitain et du Nord-Sud.

« Les agents du service de surveillance spéciale procéderont à toutes vérifications d'écritures, ils prendront connaissance de tous les documents qu'ils estimeront utiles et pourront, soit les consulter immédiatement et sur place, soit demander que lesdites pièces et écritures et lesdits documents soient mis à leur disposition dans les locaux et installations jugées nécessaires par le Préfet de la Seine.

Ils pourront, d'autre part, pénétrer dans tous les ateliers, magasins, dépôts et autres locaux de la Société et procéder à toutes autres vérifications qu'ils estimeront utiles ».

d) A l'article 18 de la convention de la Société des Transports en commun.

Ces dispositions sont absolument les mêmes que pour le Métropolitain et le Nord-Sud.

Enfin dans la convention de la régie intéressée de l'électricité qui se montre particulièrement libérale pour la Société, il est également stipulé à l'article 57.

« La Ville aura le droit d'exercer le contrôle le plus complet au point de vue technique, administratif et financier pour l'exécution des clauses de la convention et du cahier des charges. A cet effet, ses agents dûment

accrédités auront entrée dans les usines, sous-stations et établissements des concessionnaires et ils pourront se faire présenter les pièces de comptabilité et tout document administratif ou commercial.

Les agents de la ville pourront prendre copie desdits documents et pièces. Ils ne pourront en aucun cas, s'immiscer dans la direction de l'exploitation ».

En outre, il y a lieu de signaler que la convention du 12 avril 1929, qui a modifié le régime financier de l'exploitation du Métroplitain, n'a pas abrogé le contrôle prévu à chacun des articles 6 des conventions de 1921.

Outre ce contrôle que les délégués de l'Administration peuvent exercer sur toutes les pièces et documents de ces Sociétés, il est également prévu dans toutes les conventions que les délégués, soit de la Ville de Paris, soit du Préfet de la Seine, peuvent assister à toutes les assemblées générales des actionnaires et à toutes les réunions du Conseil d'Administration de ces Sociétés. Ils peuvent y formuler toutes observations qu'ils jugent convenables et se faire délivrer copie de toutes les assemblées et réunions dont il vient d'être parlé.

IV. *Existence de Commissions de contrôle permanentes.*

L'institution de Commissions permanentes de contrôle constitue une quatrième manifestation de la volonté de l'Administration d'exercer sur les régies intéressées de la Ville de Paris un contrôle incessant. Cette institution est prévue dans toutes les conventions, sauf cependant dans celles des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud, pour lesquelles aucune

Commission de contrôle n'était constituée dans les conventions de 1921. Il faut d'ailleurs dire que pour ces régies intéressées, cette absence de commissions de contrôle était compensée par l'existence d'un contrôle beaucoup plus rigoureux sur la gestion de ces Sociétés.

Ces commissions de contrôle ne vont d'ailleurs pas revêtir la même physionomie dans toutes les conventions.

Dans une première catégorie de conventions, cette commission supérieure de contrôle va prendre un aspect purement administratif. Elle va se composer uniquement de fonctionnaires, soit de la Ville de Paris, soit du Département de la Seine, chargés de veiller sur la gestion de la Société. Tel est le système adopté par la convention du 12 avril 1929 de la nouvelle régie du Métropolitain.

Dans une seconde catégorie de conventions, la Commission supérieure de contrôle, à caractère purement administratif va être doublée, soit par une sous-commission permanente, soit par un comité consultatif composés uniquement de techniciens destinés à donner leur avis sur des questions techniques que la commission administrative serait incapable de résoudre. Tel est le système adopté par les conventions des régies intéressées des Transports en commun et du traitement industriel des résidus urbains.

Enfin, dans une troisième catégorie de conventions, il n'est institué qu'une seule commission de contrôle, mais la composition purement administrative de cette commission, va être doublée d'une composition technique. Outre les fonctionnaires de l'Administration, il sera adjoint à ces commissions, des membres de la

Société soumise au contrôle et des techniciens particulièrement compétents sur les questions étudiées. Tel est le système adopté par les conventions des régies intéressées de l'électricité et du gaz.

I. *Commission de contrôle à caractère administratif.*

L'institution de la commission de contrôle dans la régie du Métropolitain fait l'objet de l'article 13 de la convention du 12 avril 1929.

« Pour l'application de la présente convention, il » sera institué une commission de contrôle qui com- » prendra : 1° huit membres du Conseil municipal élus » par lui, parmi les membres de la commission du » Métropolitain ; 2° huit représentants de l'Adminis- » tration désignés par le Préfet de la Seine. Elle se » réunira sur la convocation du Préfet, obligatoirement » au moins une fois par an. La Compagnie concession- » naire désignera deux de ses membres pour se tenir » à chaque séance à la disposition de la Commission de » contrôle et lui fournir tous renseignements utiles ».

La composition de cette commission se révèle donc bien comme purement administrative. Sans doute, deux membres de la Société du Métropolitain sont priés de se tenir à la disposition de cette commission pour lui fournir tous les renseignements qu'elle pourrait souhaiter, mais là se borne leur rôle, ils n'ont aucune voix délibérative et ne peuvent prendre part aux décisions de la commission. Et cette situation est des plus regrettables. Car l'on peut véritablement se demander quelle peut être la compétence de membres du Conseil municipal, fussent-ils membres de la Commission du Métropolitain, sur des questions techniques intéressant l'exploitation ? A plus forte raison, peut-on douter de celle

des représentants de l'Administration désignés par le Préfet de la Seine.

II. *Comités consultatifs et Commissions de contrôle administratives.*

L'institution, au premier degré de comités composés de techniciens appelés à donner leur avis sur des questions purement techniques intéressant l'exploitation, va permettre, dans cette catégorie de conventions, d'éclairer davantage les décisions des commissions de contrôle qui restent, comme dans la convention du Métropolitain, exclusivement composées de représentants de l'administration. Sans doute, une certaine autonomie sépare ces comités des commissions. Celles-ci ne sont pas tenues d'en entériner purement et simplement les décisions, mais il leur est difficile de ne pas en tenir compte.

La constitution et les pouvoirs respectifs du comité consultatif des Transports et de la Commission de contrôle font l'objet d'un réglementation très minutieuse dans la régie intéressée des Transports en commun. Les articles 61 à 63 du chapitre IX de la convention sont entièrement consacrés à cette matière.

Le comité consultatif est composé de façon éclectique en tenant compte à la fois de l'organisation administrative et des intérêts généraux. Il comprend :

1° Des représentants du Conseil général de la Seine et du Conseil municipal de Paris en nombre égal élus par chacune de ces Assemblées.

2° *a*) Cinq membres faisant autorité en matière de transport en commun et désignés par le Préfet de la Seine.

b) Deux représentants du Conseil Général de Seine-et-Oise.

c) Un représentant de la Chambre de Commerce de Paris.

d) Un représentant des syndicats ouvriers désigné par le Préfet de la Seine.

e) Un représentant du Touring-Club de France.

f) Deux maires de la banlieue désignés par le Préfet.

3° *a*) Des fonctionnaires de l'Administration préfectorale désignés par le Préfet de la Seine.

b) Deux représentants du Préfet de Police.

c) Un représentant du Préfet de Seine-et-Oise.

d) L'ingénieur en chef du contrôle des voies ferrées d'intérêt local ou son délégué.

e) L'inspecteur général des services techniques de la voie publique, du Métropolitain et du Port de Paris ou son délégué.

f) L'Administrateur délégué de l'Office Départemental des habitations à bon marché.

4° *a*) Quatre représentants de la Société.

b) Quatre représentants du personnel de la Société désignés dans les conditions arrêtées par le Préfet de la Seine.

Le Préfet de la Seine a toujours la faculté de modifier la composition du comité pour tenir compte des changements d'organisation administrative ainsi que des intérêts généraux qu'il reconnaîtrait utile d'y faire représenter. Toutefois, les représentants du Conseil Général de la Seine et du Conseil de Paris, disposeront toujours d'un nombre égal de voix à l'ensemble des voix des

autres membres du Comité. Le Président est nommé par le Préfet de la Seine, en cas de partage, la voix du Président du Comité est prépondérante.

Ce véritable « conseil de famille» consultatif à des attributions excessivement importantes. Il est saisi obligatoirement de toutes modifications à apporter à la consistance du réseau, aux dispositions des cahiers des charges, aux itinéraires de lignes ainsi que de tous projets d'organisation de transports réservés en dehors de l'affermage, et d'une façon générale, donne son avis sur toutes les questions que le Préfet de la Seine juge utile de lui soumettre.

La Commission du contrôle de l'affermage comprend d'autre part :

1° Trois membres du Conseil Général.

2° Quatre membres du Conseil municipal.

3° Six représentants de l'administration.

Les membres de la Commission et son Président sont désignés par le Préfet de la Seine. Elle se réunit sur la convocation du Préfet.

La Société désigne deux de ses membres pour se tenir à chaque séance à la disposition de ladite Commission de contrôle et lui fournir tous renseignements nécessaires. Nous retrouvons ici une disposition tout à fait analogue à celle qui fut adoptée par la suite pour la convention du Métropolitain.

La Commission de contrôle donne son avis sur les résultats des vérifications annuelles des comptes de gestion et d'une manière générale, sur les difficultés de fait ou de droit que peut présenter l'application des clauses de la convention.

Dans le cas, où le remplacement d'administrateurs

délégués, du directeur général ou du caissier en chef aurait à être envisagé, la Commission devra être spécialement saisie de la gestion par le Préfet de la Seine.

Il en serait de même avant l'ouverture de la procédure de résiliation, dont il sera parlé ci-après.

La convention passée entre la Ville de Paris et la Société du Traitement industriel des résidus urbains, adopte également ce contrôle à deux degrés, mais les attributions respectives et la composition de chacune de ces Commissions ne sont que succinctement réglées par la convention.

L'article 25 de cette convention se borne à déclarer :

Une commission supérieure de contrôle sera chargée, d'une manière générale, du contrôle de l'exploitation des usines de traitement des ordures ménagères. Elle sera constituée par le Préfet de la Seine et composée des membres du Conseil Municipal et d'agents administratifs.

Une sous-commission permanente, composée des agents du contrôle technique et du contrôle financier, d'un représentant de la direction des travaux et d'un représentant de la Société se réunira toutes les fois qu'il en sera besoin et au moins une fois par trimestre.

III. *Commissions de contrôle à la fois administratives et techniques*

La création de Commissions de contrôle à caractère à la fois technique et administratif va éviter la constitution de deux organismes distincts. Ces Commissions de contrôle vont donc avoir des attributions plus étendues et une compétence beaucoup plus grandes qui leur permettront d'examiner toutes les questions, tant d'ordre administratif que d'ordre économique, soumises à leur juridiction.

Pour la régie de l'électricité tout d'abord l'article 57 *bis* de la convention adopte cette solution.

Il porte création d'une Commission supérieure de contrôle laquelle est nommée par le Préfet de la Seine.

Elle est composée :

1° De six conseillers municipaux, désignés par le Conseil sur la proposition de la première Commission.

2° De membres désignés par le Préfet et choisis parmi les techniciens, les représentants des industries électriques, les membres de la Chambre de Commerce, les associations de fonctionnaires etc...

La Société doit être représentée par deux membres dans cette Commission.

Cette Commission est consultée sur l'élaboration du programme technique de production et de distribution, sur les modifications qui pourraient y être apportées et d'une façon générale sur toutes les autres questions concernant l'exploitation qui lui sont soumises par le Préfet, notamment sur la révision éventuelle des coefficients, d'index-charbon et sur la détermination périodique des prix de la houille.

En outre, quand des questions relatives aux conditions du travail ou aux salaires sont soumises à la Commission supérieure de contrôle, un délégué désigné par les ouvriers ou un délégué désigné par les employés est admis à la séance de la Commission de contrôle avec voix délibérative.

L'article 33 de la convention de la régie intéressée du Gaz prévoit également l'institution d'une Commission analogue, qui est constituée par le Préfet de la Seine, chargée du contrôle de l'exploitation du Gaz.

Cette Commission est composée :

1° De membres du Conseil Municipal et d'agents administratifs en nombre égal.

2° De cinq membres choisis parmi les personnalités particulièrement compétentes sur la question du Gaz à Paris.

3° De trois représentants de la Société.

4° De deux représentants du personnel, dans le bureau du Conseil du Travail institué par l'article 10 du réglement constitutif dudit Conseil.

V. *Amendes et sanctions prévues en cas d'inexécution des clauses de la Convention.*

Le contrôle de l'administration n'aurait pas été complet s'il n'avait été prévu dans les conventions, tout un système d'amendes et de sanctions, destinées à réprimer toutes les fautes du régisseur, dans l'exploitation du service dont il a la charge.

Les amendes, tout d'abord, ont tantôt pour but de sanctionner les manquements peu graves du régisseur dans la fourniture du service exploité, tantôt au contraire, elles visent tout particulièrement à réprimer l'inobservation par le régisseur de certaines clauses de la convention.

Dans la première catégorie de ces amendes on peut placer par exemple, les amendes prévues par les articles 111 à 114 du cahier des charges de la régie intéressée du Gaz, pour le cas ou le gaz ne réaliserait pas les conditions de pureté et de pression voulues dans les canalisations, celles prévues par les articles 81 à 85 du cahier des charges de la convention de l'électricité pour les irrégularités dans la tension et la fréquence du courant.

On peut comprendre également dans cette catégorie d'amendes toute la gamme des pénalités prévues par l'article 27 de la convention du traitement industriel des résidus urbains. Ces pénalités se montent à :

1° 5 francs pour chaque tombereau obligé, du fait de l'exploitation, d'attendre plus d'une heure avant son déchargement ou dont le déchargement aurait duré plus d'un quart d'heure.

2° 1 franc par tonne d'ordures n'ayant pas été chargée sur wagon ou n'ayant pas été incinérée avant midi, le lendemain du jour de son déchargement à l'usine.

3° 20 francs pour malpropreté d'une usine et par journée d'infraction.

4° 20 francs pour tout agent ou ouvrier non renvoyé malgré la décision de l'Administration Municipale, par jour de retard.

5° 20 francs par journée d'absence de surveillants sur les chantiers de travaux de premier établissement.

6° Enfin 5 francs par jour de retard pour tout retard dans l'exécution d'un ordre de service, si aucune pénalité spéciale n'est édictée.

La seconde catégorie d'amendes a trait plus particulièrement aux infractions commises par le régisseur dans ses rapports avec l'Administration. Cette catégorie d'amendes vise notamment, soit le retard apporté par le régisseur dans la production de certaines pièces au contrôle de l'Administration, soit le retard apporté dans certains versements à effectuer à la Ville de Paris ou au Département de la Seine.

Telles sont, par exemple, les amendes prévues aux articles 26 et 27 de la convention du traitement industriel

des résidus urbains pour retard apporté dans la communication des devis et des renseignements statistiques.

« Si la Société n'a pas remis à l'Administration Municipale, dit l'article 26, les projets et devis généraux et les projets et devis de détail des ouvrages à entreprendre en première ligne, elle encourra une amende de 3.000 fr. par mois de retard.

De même, tout retard dans la fourniture des renseignements statistiques par la Société, donnera lieu, dit l'article 27, après une simple mise en demeure à une amende de 50 francs par jour ».

Telles sont également les amendes de 1.000 francs par jour de retard infligées aux Sociétés exploitantes par les articles 5 des conventions des 26 mars et 18 juillet 1921 pour le Métropolitain et le Nord-Sud et par l'article 28 p. 2 de la convention du 29 juillet 1907, pour la régie du Gaz, en cas de retard pour le versement à la Ville de Paris du reliquat net du compte général d'exploitation, etc...

Outre ces diverses amendes il est prévu dans toutes les conventions, des sanctions spéciales pour le cas de cessation injustifiée de l'exploitation pendant la durée de la régie intéressée. C'est une conséquence tout à fait logique du caractère public de ces entreprises dont l'exploitation ne peut cesser sans nuire gravement à la collectivité publique qui en profite.

Aussi toutes les conventions sans exception prévoient-elles une reprise immédiate par la Ville de Paris ou le Département de la Seine pour le cas de cessation totale ou même partielle de l'exploitation. Il est stipulé dans ce cas, qu'en vertu d'un arrêté préfectoral, la Ville de Paris pourra assurer immédiatement la charge du

service exploité. A cet effet, elle entrera immédiatement en possession de tout l'actif mobilier et immobilier tel qu'il se comportera à la date de l'arrêté préfectoral en ce compris les capitaux disponibles faisant partie de cet actif et notamment ceux provenant des emprunts ou de prix de vente, du fonds de réserve ainsi que des dotations et fonds libres affectés aux retraites.

Elle entrera en possession immédiate des approvisionnements en matières, produits, appareils et objets de toute nature existant en magasin. Enfin, elle pourvoira aux besoins de la consommation publique et privée par tous les moyens qu'elle jugera convenables.

En outre, il est prévu que si, dans un délai qui est généralement fixé à trois mois par les conventions, la Société exploitante n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre sa gestion et qu'elle ne l'a pas reprise effectivement, la déchéance de la Société pourra être prononcée par arrêté préfectoral sans préjudice des indemnités qu'elle pourra avoir à verser de ce chef.

De plus, il est stipulé dans toutes les conventions des clauses de déchéance pour les cas suivants :

1° Inexécution permanente des obligations de la convention pour la Société exploitante après une mise en demeure du Préfet de la Seine.

2° Amendes dépassant un maximum fixé par les conventions.

Et enfin 3° pour le cas ou la Société exploitante se livre à des opérations industrielles et commerciales autres que celles prévues dans la convention.

On voit combien apparaît comme illusoire la liberté de gestion théorique laissée aux Sociétés exploitantes.

Par une réglementation minutieuse de toutes les opérations concernant l'actif de premier établissement, l'administration enlève toute initiative aux Sociétés exploitantes en ce qui concerne la création de leur outillage.

En limitant aux actes d'administration courants, la capacité de gestion de ces Sociétés, elle en paralyse également la libre activité par la nécessité dans laquelle elles se trouvent de solliciter pour toutes les opérations de quelque importance, toute une série de visas et d'autorisations préalables.

En outre l'institution de Commissions de contrôle permanentes et d'amendes et de sanctions de toute nature pour tout manquement aux clauses de la convention, amoindrissent encore le peu de liberté qui est laissé à ces Sociétés.

En sorte que l'on peut conclure qu'une liberté qui est à la fois aussi contrôlée et aussi surveillée n'est plus une liberté mais une apparence ou un fantôme de liberté.

Section II

Contrôle financier de l'Entreprise.

Le contrôle de l'administration sur la gestion des Sociétés exploitantes n'aurait servi à rien s'il n'avait été doublé d'un contrôle financier, dont le but essentiel est de protéger le public contre des augmentations excessives que pourraît être tenté de faire le régisseur, pour retirer un bénéfice plus important de sa gestion.

Le problème à résoudre était d'ailleurs délicat. Il

fallait de toute évidence imposer au régisseur des tarifs maxima, pour que l'exagération du taux de ces tarifs ne nuise pas à la bonne marche de l'entreprise et que les bénéfices retirés par la Société exploitante ne soient pas disproportionnés aux efforts faits par elle en vue de sa prospérité.

Il fallait d'autre part, établir des tarifs minima, pour que les bénéfices retirés par le régisseur de l'exploitation lui assurent une rémunération suffisante et pour que le résultat du compte d'exploitation ne soit pas déficitaire, ce qui nécessiterait l'intervention de la Ville de Paris pour solder ce déficit.

Bref, il fallait éviter le double écueil d'une entreprise trop prospère et d'une entreprise déficitaire.

Aussi toutes les conventions intervenues entre la Ville de Paris et le Département de la Seine et les régies intéressées, montrent-elles un soin tout particulier dans la détermination des tarifs à appliquer par le régisseur.

Les solutions adoptées par l'administration concernant la réglementation des tarifs peuvent, sous réserve de quelques nuances, se grouper sous deux catégories bien distinctes, suivant les régies intéressées envisagées. Dans une première catégorie de régies intéressées aucun tarif maximum ou minimum n'est imposé, l'administration a seule le droit de provoquer le relèvement ou l'abaissement des tarifs précédemment fixés sans que la Société exploitante ne puisse formuler aucune réclamation de ce chef. Dans cette catégorie, il faut ranger les régies intéressées des Transports en commun et du Métropolitain et Nord-Sud (conventions de 1921), et la régie intéressée du Traitement industriel des résidus urbains.

Dans une seconde catégorie, au contraire, il faut

placer les régies intéressées pour lesquelles un tarif maximum ou minimum est généralement fixé. Ce tarif maximum ou minimum va d'ailleurs varier en fonction des circonstances économiques. Dans cette seconde catégorie il faut placer toutes les autres régies intéressées de la Ville de Paris.

I. *Tarifs sans index.*

La fixation des tarifs dans les régies intéressées des Transports en commun, du Métropolitain et du Nord-Sud est donc l'œuvre unilatérale de l'Administration.

Pour la régie intéressée des Transports en commun, tout d'abord l'article 3 de la convention du 29 décembre 1920, se borne à conserver pour l'exploitation des Tramways, les cahiers des charges régissant les anciens réseaux rachetés.

En sorte que les dispositions de ce cahier des charges relatives aux tarifs sont donc mises en vigueur. C'est au Département de la Seine qu'appartient le droit de modifier les tarifs établis en vertu des lois des 30 novembre 1916 et 22 octobre 1919. Cette dernière loi avait porté les tarifs :

En seconde classe, pour une section à.....	0,25
— pour plusieurs sections à	0,35
En première classe, pour une section à	0,35
— pour plusieurs sections à	0,50

Quant au réseau des omnibus-automobiles, un nouveau cahier des charges a été établi lequel stipule que le Département de la Seine a le droit de « prescrire toute modification de services et notamment des itinéraires et tarifs compatibles avec les dispositions en vigueur des cahiers des charges ».

L'initiative des modifications de tarifs appartient

donc seule au Préfet de la Seine pour la régie intéressée des Transports en commun.

En ce qui concerne les régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud, les articles 2 de chacune des conventions des 26 mars et 18 juillet 1921, stipulaient que :

« Les tarifs des droits à prévoir par le concessionnaire qui figurent à l'article 23 du cahier des charges sont portés à 60 centimes pour la première classe, à 30 centimes pour la seconde classe et à 35 centimes pour les billets dont peuvent bénéficier les voyageurs transportés par les trains mis en marche jusqu'à neuf heures du matin.

« La Ville de Paris aura toujours le droit de provoquer, soit le relèvement, soit l'abaissement des tarifs, sans que la Compagnie du Chemin de Fer du Métropolitain (ou la Société du Chemin de Fer Electrique souterrain Nord-Sud) puisse s'y opposer et réclamer de ce chef aucune indemnité ».

« Les tarifs modifiés seront mis en application dès que l'autorisation en aura été obtenue même à titre provisoire ».

Le système de la fixation unilatérale des prix par l'administration présente un avantage certain c'est qu'il évite pour l'avenir des discussions toujours à craindre entre le régisseur et l'Administration. Le régisseur est obligé, de par les conventions, d'accepter purement et simplement les modifications de tarifs qui lui sont imposées et il ne peut élever aucune réclamation de ce chef.

Mais cet avantage certain est compensé par de très gros inconvénients. C'est que, l'Administration, surtout lorsqu'il s'agit d'une augmentation de tarifs, hésite jus-

qu'à la dernière minute à procéder à une modification de tarifs. Elle semble craindre tout particulièrement le mécontentement forcé du public, en même temps qu'elle formule peut-être une vague espérance, toujours déçue, dans une amélioration de la situation de l'entreprise.

Lorsque les circonstances la forcent à procéder à une augmentation de tarifs, elle le fait beaucoup trop tard, en sorte que l'amélioration que l'on pouvait en légitimement escompter sur la situation de l'entreprise ne se réalise pas. En outre, elle le fait avec une trop grande parcimonie, hésitant à adapter exactement cette augmentation avec les circonstances économiques de l'époque, en sorte que les maigres compensations retirées par les Sociétés de cette augmentation ne leur permettent pas de solder leur déficit toujours croissant.

Nous avons constaté l'existence de cette situation, durant la guerre, pour toutes les Compagnies concessionnaires de la Ville de Paris. Nous avons vu que, dès le début des hostilités, toutes les Compagnies concessionnaires se trouvèrent dans une situation financière des plus difficiles par suite de la hausse imprévisible des matières premières et des salaires de leur personnel. Comme elles étaient dans l'impossiblité de faire face à leur charges, elles réclamèrent immédiatement au Conseil Municipal, une augmentation de tarifs que leur contrat passé avec la Ville de Paris ne leur permettait pas de s'octroyer elles-mêmes. Or cette augmentation de tarifs, qu'elles avaient demandé en 1916, ne leur fut accordée qu'en 1918 et cette augmentation était déjà elle-même dépassée par le coût des matières premières en sorte qu'elle s'est révélée complétement inefficace.

Cette situation ne s'est d'ailleurs pas améliorée depuis la guerre.

C'est ainsi qu'en 1918 pour les Transports en commun, les tarifs étaient toujours les mêmes que ceux de 1914, alors que les indices des prix de gros s'était élevé à 344 et celui des prix de détail était de 245. Et les augmentations successives de tarifs de 1919 à 1926 qui se sont élevées à six n'ont jamais pu rattraper ce retard initial.

Le tableau suivant fait ressortir nettement ce retard des tarifs sur ces indices des prix de gros et des prix de détail.

Années	Coefficient de majoration des tarifs	Majoration des prix de gros	Majoration des prix de détail
1918	100	344	245
1919	137	412	260
1920	231	371	589
1921	231	399	337
1922	243	378	302
1923	243	469	332
1924	265	490	380
1925	365	561	425
1926	447	716	554
1927	454	630	557
1928	454	633	538

Devant cette situation, les Assemblées Départementale et Municipale s'émurent en 1926 et par deux délibérations en date des 10 juillet et 12 juillet 1926, elles décidèrent que les tarifs applicables à la S. T. C. R. P. seraient fixés en fonction d'un index économique, c'est-à-dire varieraient suivant les augmentations corrélatives des quatre principaux éléments de dépenses qui sont la main-d'œuvre, l'énergie électrique, le carburant, et les charges financières.

Mais cette création d'un index économique venait trop tard. Elle présentait d'ailleurs l'inconvénient d'être

l'œuvre unilatérale de l'Administration et son appli-tion restait soumise à son bon vouloir. En outre, les augmentations massives de tarifs, que l'application de cet index-économique fit établir, notamment durant l'année 1929, achevèrent de discréditer le service des Transports en commun auprès de l'opinion publique parisienne. De plus, elles se révélèrent incapables de diminuer le déficit. Car, il existe un maximum de tarifs qu'une Compagnie de Transports ne peut raisonnablement pas dépasser sans se nuire à elle-même. L'une des conséquences de ces augmentations de tarifs fut la diminution du nombre des voyageurs de 1924 à 1927, imputable au fait qu'un certain nombre de Parisiens ont abandonné la S. T. C. R. P., pour le Métropolitain, où surtout pour les parcours un peu longs, le prix des places est beaucoup moins élevé.

Pour les régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud, la situation s'était révélée exactement la même au début de l'application des conventions de 1921. Malgré la hausse des coefficients des prix qui était passée, comme nous l'avons vu, de 399 en 1921, à 490 en 1924 pour les prix de gros, et de 377 en 1921, à 380 en 1924 pour les prix de détail, les tarifs fixés par la convention, soit 0 fr. 50 centimes en première classe et 0 fr. 30 centimes en seconde classe, restèrent toujours en vigueur. Aussi les déficits de ces deux Compagnies atteignaient-ils en 1923, 13.011.500 francs pour le Métropolitain et 4.688.733 francs pour le Nord-Sud.

Mais la situation déficitaire de ces deux Compagnies n'allait pas tarder à s'améliorer. C'est que, pour ces deux exploitations, on eut le courage de procéder immédiatement à deux réajustements. Par deux avenants, les

tarifs furent fixés en 1924, à 0,60 centimes en première classe et 0,35 centimes en seconde classe, puis en 1925, à 0,75 centimes en première classe et à 0,45 centimes en seconde classe. Ces réajustements provoquèrent une amélioration sensible de la situation de ces deux exploitations qui connaissent depuis cette époque une situation assez florissante, bien que les tarifs soient restés à un taux sensiblement inférieur à la hausse générale des prix. Il faut dire, d'ailleurs, que ces tarifs furent de nouveau majorés en 1926, puis en 1929 et que ces Compagnies bénéficièrent également d'un accroissement très sensible du nombre de leurs voyageurs. C'est ainsi que le nombre des voyageurs transportés par la Société du Chemin de Fer souterrain « Nord-Sud », est passée entre 1924 et 1928 de 82.696.493 à 88.139.050.

La fixation des tarifs dans la régie intéressée du Traitement industriel des résidus urbains est également faite uniquement par l'Administration, mais cependant, une liberté plus grande est laissée à la Société exploitante. C'est qu'en effet, le rôle de l'Administration se borne, dans cette régie intéressée, à fixer un minimum aux tarifs de vente des sous-produits du Traitement de ces ordures.

C'est ainsi, par exemple, que pour la vente des engrais qui constitue le principal produit de ce traitement, l'article 5 du cahier des charges annexe à la convention du 31 juillet 1922 déclare :

« L'engrais sera vendu aux cultivateurs, chargé sur wagons au départ de l'usine, généralement à un prix au moins égal à celui qui sera fixé par l'Administration municipale. Pour régulariser la vente et pour faire face aux augmentations imprévues de tonnage, la Société sera

tenue de se procurer en tant que de besoin, des lieux de dépôts autorisés par les autorités compétentes ; l'Administration municipale fixera pour la vente des engrais provenant de ces dépôts des prix minima spéciaux différents de ceux fixés pour l'engrais sur wagons départ ».

De même, pour la vente de l'énergie électrique provenant de l'incinération des ordures, et des clinkers, qui peuvent être employés pour la fabrication des briques, les articles 6 et 7 du même cahier des charges, se bornent à déclarer que la Société est autorisée à les vendre dans les conditions prévues à l'article 9, qui stipule que « La Société établira à son gré les tarifs de vente des produits et sous-produits à la condition que ces tarifs ne descendent pas, tous frais de courtage, commission ou autres déduits, au-dessous des chiffres minima qui seront fixés par l'Administration municipale, la Société entendue ».

Il est cependant prévu une exception à l'article 11 de la convention en ce qui concerne les fournitures faites par la Société à la Ville de Paris. Il est stipulé en effet à cet article que la fourniture du courant faite par la régie aux services municipaux, doit être faite aux mêmes conditions de prix que l'exécute la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité. Cette fourniture ne doit d'ailleurs être faite qu'après prélèvement par la Société de l'énergie électrique, nécessaire aux besoins de ses usines et doit être utilisée pour les services municipaux, en particulier aux usines de relèvement d'eau.

Mais cette liberté relative dont jouit la Société dans la vente de ses produits et sous-produits ne doit pas nous étonner. Nous savons en effet, que les bénéfices que cette Société peut retirer de cette vente sont loin de couvrir les frais d'exploitation énormes de ses usines

et ne constituent qu'une part relativement minime de sa rémunération. Les avances qui lui sont consenties par la Ville de Paris constituent la plus grosse part des produits de sa gestion.

Le montant de ces avances n'est d'ailleurs pas fixé, il est soumis aux variations d'un index économique basé sur les variations du prix de vente du kilowatt-heure et sur les fluctuations des salaires. Cette avance qui est fixée à 8 francs par tonne d'ordures parisiennes reçues pendant un mois, s'entend pour un prix de vente moyen du kilowatt-heure de 0 fr. 30, et un salaire horaire moyen égal à 2 francs 70. Dans le cas ou le prix du kilowatt-heure est inférieur à 0,30 centimes, la somme de 8 francs est majorée de 0,40 centimes pour chaque diminution de 1 centime du prix du kilowatt-heure. Dans le cas ou le prix de vente du kilowatt-heure est supérieur à 0,30 centimes, la somme de 8 francs ci-dessus est diminuée de 0,20 centimes pour chaque augmentation de 1 centime du prix du kilowatt-heure.

De même, pour le cas ou le salaire horaire moyen est supérieur ou inférieur à 2 fr. 70, l'avance d'exploitation est majorée ou diminuée de 0 fr. 032 pour chaque variation de 1 centime dudit salaire moyen.

Les variations de cet index-économique ont porté le montant de cette avance d'exploitation à une somme moyenne annuelle de 20 francs par tonne d'ordures parisiennes reçues.

Ainsi la rémunération de la Société du Traitement industriel des résidus urbains apparaît comme tout à fait différente de celle des autres régies intéressées de la Ville de Paris. La Société jouit d'une assez grande liberté quand elle vend au public les produits de son traite-

ment, mais la rémunération qui lui est attribuée par la Ville de Paris est soumise à un index économique.

Cette rémunération tout à fait spéciale n'a d'ailleurs d'autre cause que le caractère tout spécial de ce service qui ne peut, par ses propres moyens se suffire à lui-même.

II. *Tarifs avec index.*

L'élaboration de tarifs avec index va donner à l'application des tarifs, un aspect beaucoup plus complexe mais aussi beaucoup mieux adapté aux fluctuations des circonstances économiques. Dans cette catégorie de conventions des régies intéressées adoptant cette formule, il est généralement stipulé un tarif de base qui est soit un tarif maximum, soit un tarif minimum. Et ce tarif au lieu de rester stable ou de varier suivant la volonté ou même le caprice de l'Administration va augmenter ou diminuer en fonction d'un index économique.

Soit par exemple un tarif de base x, ce tarif étant donné pour un prix de revient y, le montant de ce tarif va donc être théoriquement, pour que l'entreprise ne soit pas déficitaire égal à y, donc

$$x = y$$

Supposons maintenant que les circonstances économiques fassent augmenter le prix de revient y la comparaison de x et de y ne sera plus exacte, donc

$$x =|= y$$

Pour que cette comparaison redevienne exacte, il faudra de toute évidence augmenter la valeur de x, c'est-à-dire procéder à une augmentation des tarifs.

Le propre de l'index économique est d'être une formule mathématique qui permet la comparaison du prix de revient d'un produit à deux époques différentes, dont l'une est prise pour base. Le prix de vente varie alors automatiquement en fonction du prix de revient. Le rôle de l'index économique est donc, de maintenir constante l'égalité de l'équation $x = y$ en faisant varier les deux termes l'un en fonction de l'autre de façon que le prix de vente soit toujours égal au prix de revient.

Cette comparaison des prix de revient a deux époques différentes ne s'exerce pas d'ailleurs sur la totalité des facteurs de dépenses mais seulement sur les plus importants. Il est d'ailleurs intéressant de faire entrer le plus d'éléments possible dans la détermination du prix de revient, car le résultat ainsi obtenu offre plus de chance de se rapprocher de la réalité. Mais l'inconvénient de cette précision trop grande c'est que la formule perd en clarté ce qu'elle gagne en précision.

Une fois le prix de chacun de ces facteurs de dépenses obtenu on calcule l'écart du prix de chaque facteur considéré, puis l'écart moyen de tous les facteurs suivant l'importance respective de dépenses de chacun d'eux et l'on détermine ainsi les variations du prix de revient actuel par rapport au prix de revient de base. La détermination de cet index-économique a d'ailleurs lieu à des époques fixées respectivement dans chacune des conventions.

Cet index-économique va d'ailleurs varier suivant la nature de l'exploitation et suivant les divers facteurs de dépenses rentrant dans le calcul du prix de revient de chacune des entreprises.

***

Régie du gaz

La première application et la plus intéressante peut-être des tarifs avec index est celle faite par l'art. 22 de la convention de la régie intéressée du gaz. Mais cet article 22 n'existait pas dans sa forme actuelle dans la convention de 1907. En effet, cet article, dans sa forme primitive fixait le prix du gaz à 15 centimes par mètre cube pour les fournitures faites aux services municipaux et services assimilés et à 20 centimes le mètre cube pour les usages privés. Aucun indice n'était prévu et bien mieux, ce prix du mètre cube était fixé une fois pour toutes. Il n'est fait nulle part mention dans la convention de la possibilité d'une augmentation du prix du gaz, mais plusieurs articles visent le cas d'une diminution possible de ce prix.

Une telle fixité et un tel optimisme cadraient bien avec la stabilité des circonstances économiques d'avant-guerre. Mais la hausse continue des matières premières et la hausse corrélative des salaires du personnel, durant les années qui ont suivi la guerre, allaient rendre impossible l'application d'une telle formule. Aussi cet article 22 fut-il complétement modifié par l'avenant n° 5 du 20 août 1921, qui introduisit, pour la première fois, pour cette régie, la formule de variation du prix de vente du gaz, en fonction du prix de revient de ce produit. Cet article fut d'ailleurs modifié par la suite par les avenants n° 6 du 10 juillet 1925 et n° 8 du 11 août 1926.

L'article 22 de la convention de la régie intéressée du gaz, dans sa formule actuelle déclare que :

« Le prix du gaz sera déterminé, uniformément pour tous usages, au moyen de la formule ci-après, qui donne le prix P en centimes

$$P = 20 + 0{,}284\ (C - 23{,}50) - 0{,}1492\ (H - 29{,}90) + 7{,}1\ (S - 1{,}318) + T.$$

Cette formule qui dans sa forme algébrique paraît très complexe se révèle à l'examen d'une application assez simple. Elle fait entrer quatre facteurs dans la détermination du prix de revient dont trois sont des facteurs de dépenses qui sont le prix du charbon, le prix du salaire et les charges de la Société et le quatrième constitue une recette qui est le prix de vente de la tonne des sous-produits.

Dans cette formule, 20 centimes est le prix de référence du mètre cube correspondant aux prix de base suivants :

Prix du charbon rendu à pied-d'œuvre 23 fr. 50 centimes la tonne.

Prix moyen de vente des sous-produits 29 fr. 90 centimes la tonne.

Salaire horaire moyen : 1 fr. 318.

C est le prix moyen de la tonne de charbon rendu à pied-d'œuvre sur parc ou en silos résultant du quotient du montant total des dépenses afférentes au charbon par le tonnage distillé.

H est le prix moyen de la vente de la tonne de sous-produits : coke (compte à 50 kilogrammes par hectolitre), goudron, produits chimiques et graphite, résultant du quotient par le tonnage vendu du montant total des ventes duquel ont été déduits les droits d'octroi, les

frais d'expédition par voie ferrée ou par voie d'eau, ainsi que le coût réel de l'acide sulfurique et de la chaux employés à la fabrication du sulfate et de l'alcali.

S est le salaire horaire moyen, résultant du quotient du montant total des dépenses du personnel (salaires et appointements en espèces, indemnités de résidence et de charges de famille, valeur représentative des avantages divers dont bénéficie le personnel, journées de maladie, de blessure et congés payés, retraites, logement gratuit, dépenses pour le service médical et les accidents du travail) par le nombre d'heures effectives de travail. Dans le calcul, n'est pas compris la rémunération de la Direction supérieure.

T est la surtaxe résultant du quotient par le nombre de mètres cubes de gaz vendu du montant total des charges ci-après :

1° Tous les impôts et taxes imputables au compte d'exploitation.

2° Les annuités d'intérêt résultant des avances de la Ville de Paris sur les fonds des emprunts municipaux.

3° La quotité correspondante à l'annulation du solde du compte d'équilibre dont il sera parlé ci-après.

4° Tout ou partie des annuités d'intérêt et d'amortissement des emprunts.

Lorsque les variations exceptionnelles dans les valeurs de C. H. S et T. entraînent une variation du prix du gaz excédent 10 %, le prix de vente effectif est révisé en tenant compte des nouvelles valeurs de C H S et T, pour être appliqué aux fournitures à partir du premier jour du mois qui suit celui au cours duquel les variations

des éléments de calcul du prix de revient ont nécessité la révision.

L'article 22 de ladite convention, établit en outre les époques, où la fixation du prix de vente est effectuée En juin et en décembre de chaque année, le Préfet de la Seine fixe le prix de vente effectif du mètre cube de gaz à appliquer aux fournitures relevées pendant le semestre suivant. Ce prix est obtenu en introduisant dans la formule les valeurs prévisionnelles de C. H. S. et T. et en arrondissant le résultat au centime. Après l'arrêté des comptes de chaque semestre, les valeurs réelles de C. H. S. et T. en résultant, sont appliquées dans la formule d'ou ressort la valeur réelle du mètre cube de gaz en centimes et dix millièmes de centime pour chaque semestre considéré.

Toutes ces dispositions sont complétées par la création d'un compte spécial dit « Compte d'équilibre », auquel est inscrit le produit du nombre de mètres cubes de gaz vendu pendant un semestre, par la différence existant entre le prix de vente effectif et la valeur réelle du mètre cube de gaz. Ce produit est inscrit au crédit ou au débit du compte d'équilibre selon que cette différence est positive ou négative. Il est fait état du solde semestriel du compte d'équilibre dans le calcul du terme T défini ci-dessus, de manière à poursuivre constamment l'équilibre absolu de ce compte.

Enfin il est prévu que la Société a le droit d'abaisser le prix du gaz en faveur d'abonnés exerçant la même industrie, mais il est expressément stipulé que quand la Société consent des abaissements de prix, elle doit accorder les mêmes réductions à tous les abonnés de même catégorie. Cette disposition que nous allons retrouver

dans la plupart des conventions a pour but d'éviter les faveurs individuelles, et d'empêcher les abus que l'on avait constatés lors de la formation des premiers trusts américains.

On voit avec quelle précision et quelle minutie sont établis les coefficients de variation du prix du gaz. L'entrée dans le calcul du prix de revient de la recette que constitue la vente des sous-produits est une mesure excellente, car elle a pour résultat l'obtention d'un prix de revient net. En outre, l'admission dans la formule du prix du charbon, du coefficient des salaires et de la totalité des charges financières, principaux éléments de dépenses, donne à cette formule une souplesse et une élasticité suffisantes qui lui permettent de se rapprocher sensiblement de la réalité dans la détermination du prix de revient.

L'application de cet index durant les années 1925 et 1926 va d'ailleurs montrer le rôle efficace joué par l'établissement de cet index économique. Un arrêté préfectoral en date du 30 novembre 1925, faisant application de l'article 22 de la convention, a fixé à 0,67 centimes le prix de vente du mètre cube de gaz à partir du 1er janvier 1926. Ce prix de vente a été porté à 0,77 centimes à compter du 1er septembre 1926 par un autre arrêté en date du 27 août 1926. Cette augmentation de 0,20 centimes du prix de vente du mètre cube de gaz, qui était en 1925 de 0,57, a produit le résultat suivant. Alors que le solde du produit net de gestion en 1925 avait été déficitaire d'une somme de 8.313.434,81, ce solde s'est traduit en 1926 par un excédent de bénéfices de 29.967.450,24. Ce résultat est d'autant plus remarquable que cet excédent de 1926 s'est produit alors que le nombre de

mètres cubes de gaz vendus en 1926 marquait une diminution sur 1925 de 11.584.277 mètres cubes.

La formule de l'augmentation automatique du prix du gaz en fonction du prix de revient, se révélerait incomplète, si elle n'avait été doublée d'une formule d'abaissement de ce prix pour le cas de bénéfices trop importants réalisés par cette vente. Aussi l'article 23 complète-t-il l'article 22 de la convention à cet égard. Mais les facteurs pris en considération ne sont plus les éléments de dépenses du prix de revient mais la rémunération de la Ville de Paris.

« Lorsque — dit cet article — le produit net revenant à la Ville pour un exercice sera supérieur à 20 millions, le prix de vente du gaz sera abaissé d'autant de centimes qu'il eut été possible de le faire, l'avant dernière année précédant la mise en vigueur du nouveau tarif tout en laissant un produit net supérieur à 20 millions ».

Toutefois, le prix ne peut, par application de cette disposition, être abaissé au-dessous de 40 centimes qu'autant que le produit net remis à la Ville, l'avant dernière année précédant la mise en vigueur du nouveau tarif est, dans ces conditions, resté supérieur à 30 millions.

Le prix ne peut, dans les mêmes conditions, être abaissé au-dessous de 30 centimes, qu'après délibération conforme du Conseil municipal.

Ce système apparaît donc particulièrement avantageux pour la Ville de Paris puisque l'application des abaissements de tarifs ne peut avoir lieu qu'une fois que la rémunération de cette Ville a atteint 20 millions. D'ailleurs, bien que les excédents des exercices 1927 et 1928 aient été respectivement de 31.320.690 et de 27.705.160

francs, il n'y a pas encore eu, à notre connaissance, d'autres modifications de tarifs qui étaient encore fixés en juin 1929 à 0,77 centimes le mètre cube.

⁂

Régie de l'électricité

La détermination des tarifs dans la régie intéressée de l'électricité présente de nombreux traits de similitude avec celle de la régie intéressée du gaz. Comme dans cette dernière régie, la convention primitive du 8 septembre 1907 ne prévoyait en aucune façon une variation des tarifs en fonction d'un index économique. Elle se bornait à fixer un maximun au prix de vente de l'électricité qui était, dans cette convention de 0,07 par hectowatt-heure pour l'éclairage et de 0,03 par hectowatt-heure pour les autres usages. Sous réserve de l'existence de ces maxima, la Société exploitante était maîtresse de ses tarifs.

Ce ne fut qu'un avenant du 7 août 1921 complété par un avenant du 26 février 1924 qui, en modifiant complétement l'ancien article 32 de la convention du 8 septembre 1907, introduisit, avant même l'adoption de ce système pour la régie intéressée du gaz, la formule de la variation du prix de vente de l'électricité en fonction du prix de revient de ce produit. Les variations des éléments de dépenses comprises dans la détermination du prix de revient diffèrent d'ailleurs quelque peu de celles adoptées pour la régie intéressée du gaz. Ces éléments sont ici au nombre de deux ; ce sont les variations des dépenses en raison du prix de la houille et les variations de dépenses en raison des salaires.

Il n'est pas compris dans ces éléments de dépenses les charges financières, car la convention nouvelle a prévu pour y faire face, l'existence du fonds de travaux qui s'alimente, ainsi que nous l'avons vu, par des prélèvements sur le compte d'exploitation et sur le super-bénéfice.

En outre, une liberté plus grande est laissée à la Société exploitante, car le nouvel article 32 stipule « que la Compagnie sera maîtresse de ses tarifs sous la condition de ne pas dépasser les maxima suivants par hecto-watt-heure.

Pour l'éclairage 0,05 (soit 0,02 centimes de moins que dans la convention primitive).

Pour tous les autres usages 0,03 ».

Ainsi au lieu d'un tarif minimum de base, il est dans cet article, stipulé des tarifs maxima en-dessous desquels la Société peut librement fixer le prix de vente qui lui convient. C'est une nouvelle conséquence du caractère moins intéressé de la participation de la Ville de Paris dans les bénéfices de cette Société.

Ces tarifs maxima vont d'ailleurs varier en fonction de la variation des coefficients du prix de la houille et des salaires. L'article 32 *bis* ajouté à la convention par l'avenant du 7 août 1921, détermine le montant de ces variations.

« Les tarifs maxima — dit cet article — fixés à l'arti-
» cle 32 — dit de base — supposent que le prix de la
» houille, déterminé comme ci-après, ne dépasse pas
» vingt francs par tonne (prix de référence houille) et
» que le salaire moyen du personnel, comme dit ci-après,
» n'est pas supérieur à 1 franc 67 (salaire de référence).

» Ils seront l'objet de variations correspondant à celles » du prix de la houille et du salaire horaire moyen ».

I. *Variations en fonction du prix de la houille*

Les tarifs maxima, dits de base, sont augmentés ou diminués des variations obtenues, en multipliant les coefficients d'index-charbon, par les variations du prix de la houille par rapport au prix de référence. Les coefficients d'index-charbon sont pour chaque franc de hausse ou de baisse du prix de la tonne de charbon par rapport à 20 francs, 2 millimes 7 dixièmes (0,0027) : par kilowatt-heure vendu en basse tension et 2 millimes (0,002) par kilowatt-heure vendu en haute tension.

Les tarifs maxima de l'hectowatt-heure étant respectivement de 0,05 centimes pour la basse tension et de 0,03 pour la haute tension, les tarifs maxima du kilowatt-heure sont donc de 0,50 centimes pour la basse tension et de 0,30 centimes pour la haute tension. Si donc P représente le prix de l'électricité en centimes au kilowatt-heure et C le prix du charbon les formules de variations sont donc les suivantes :

$P = 50 + 0{,}0027\ (C - 20)$ pour la basse tension.

$P = 30 + 0{,}002\ (C - 20)$ pour la haute tension.

Soit par exemple 40 francs le prix de la tonne de charbon à une époque donnée, les prix maxima du kilowatt-heure seront donc à cette époque

$P = 50 + 0{,}0027\ (40 - 20)$, soit 0,0554 millimes pour la basse tension, soit 60 centimes chiffres arrondis et $P = 30 + 0{,}002\ (C - 20)$, soit 0,34 centimes pour la haute tension, soit 0,35 centimes chiffres arrondis.

Les prix de la tonne de charbon sont ceux fixés périodiquement par le Préfet de la Seine, après avis de la

Commission supérieure de contrôle, sur les qualités et les prix de charbon employés par la Compagnie en tenant compte du transport jusqu'aux usines et sans autre majoration pour frais généraux.

Le mode d'application des index-charbon est d'ailleurs différent suivant la puissance des abonnements et suivant que cette puissance est supérieure ou inférieure à 10 kilowatts.

1° En ce qui concerne les abonnements d'une puissance égale ou supérieure à 10 kilowatts, l'application des index-charbon est faite de la manière suivante :

A chaque publication des prix du charbon, la différence entre le prix publié et celui de 20 francs, multipliée par les coefficients d'index-charbon, détermine les variations qui sont appliquées aux fournitures de l'électricité relevées dans la période comprise entre cette période et la suivante. Les variations ainsi déterminées sont provisoires. Elles sont lors de la publication ultérieure du prix définitif du charbon, concernant la période même ou la fourniture d'électricité a eu lieu, rectifiées par rappel au profit de la Compagnie ou ristournées au profit de l'abonné.

2° En ce qui concerne les abonnements d'une puissance inférieure à 10 kilowatts, le Préfet de la Seine fixe, d'accord avec la Société, les variations pour charbon, arrondies au centime par kilowatt-heure haute tension ou basse tension.

Cette détermination a lieu en juin et en décembre de chaque année, pour valoir pour les fournitures relevées pendant le semestre suivant, en appliquant les coefficients d'index-charbon à la différence entre le prix

probable de la tonne de charbon, pour la période envisagée et celui de 20 francs.

En outre il est prévu, pour cette catégorie d'abonnés, comme dans la régie intéressée du gaz, un compte spécial dit « d'équilibre charbon » sur lequel à chaque prix définitif du charbon on inscrit.

Au débit, le montant des plus-values résultant de l'application exacte des index-charbon, découlant de ce prix aux quantités d'énergie vendues pendant la période à laquelle il s'applique.

Au crédit, le produit effectif pour la même période des variations pour charbon fixées par le Préfet, compte tenu des contrats spéciaux qui, antérieurs à l'avenant, ne permettent pas d'appliquer les index ou qui postérieurs à l'avenant comportent des réductions sur ces index.

La balance trimestrielle de ce compte entre dans les prévisions pour la détermination des variations pour charbon applicables au semestre suivant, de manière à poursuivre constamment l'équilibre absolu de ce compte.

II. *Variations ou fonction du salaire*

Les variations de l'index économique en fonction du salaire vont apparaître dans la régie de l'électricité beaucoup moins précises que dans la régie du gaz. Sans doute, comme dans cette dernière régie, il est stipulé un salaire horaire moyen qui est de 1 franc 67 centimes par agent, mais les variations du prix du courant ne sont plus subordonnées à l'existence d'un coefficient, car, c'est au Préfet de la Seine qu'échoit le rôle de fixer périodiquement, la Société entendue, l'index-salaires et par suite les variations du prix du courant nécessaires

pour équilibrer la charge globale résultant des variations du salaire horaire moyen.

L'article 32 *bis* de la convention se borne à préciser, que ces variations sont différentes selon la nature et l'usage du courant, de telle sorte que, celle appliquable à l'éclairage et à la force motrice haute tension étant prise pour unité, celle applicable à la force basse tension en soit le double et celle applicable à l'éclairage basse tension en soit le quadruple. Elles sont arrondies au centime par kilowatt-heure par défaut ou par excès comme il est dit ci-dessus.

Cette détermination est faite en décembre chaque année, pour valoir pour les fournitures relevées pendant l'année suivante.

Il est également prévu, comme pour les variations, en raison du prix de la houille, un compte spécial dit « compte d'équilibre salaires », sur lequel à la fin de de chaque année on inscrit au débit la charge globale résultant des variations des salaires par rapport au salaire de référence ; au crédit le produit des index-salaires effectivement appliqués.

Enfin l'article 32 *bis* de la convention est complété par toute une série de dispositions concernant les réductions de tarifs. Il stipule notamment que pour les index-charbon et salaires aussi bien que pour les tarifs de base, la Compagnie restant maîtresse de ses tarifs, est néanmoins tenue de consentir aux abonnés d'au moins 10 kilowatts pour le courant basse ou haute tension destiné aux usages autres que l'éclairage, des réductions sur les maxima inscrits tant à l'article 32 qu'audit article.

Il formule également la même disposition que la régie intéressée du gaz concernant les réductions de tarifs qui

peuvent être consenties à divers abonnés. « Les réductions tant sur les tarifs maxima — dit de base — que sur les index-charbon et salaires, lorsqu'elles sont consenties à un abonné doivent être étendues à tous les abonnés placés dans les mêmes conditions de puissance d'horaire et de consommation ».

La détermination des tarifs dans la régie intéressée de l'électricité, telle qu'elle est exposée dans les articles 32 et 32 *bis* de la convention, que nous venons de résumer succinctement, apparaît donc comme beaucoup moins souple et beaucoup moins complète que celle de la régie intéressée du gaz. Outre l'absence des charges financières dont il a été fait mention, il a été omis comme facteur de dépense dans la détermination des tarifs, les impôts et taxes de toute nature auxquels est soumise la Société. Cette omission de cet élément de dépense qui s'est élevé à 44 millions en 1928, serait de nature à fausser la détermination du prix de revient de l'électricité. De plus, l'automatisme des tarifs en fonction du taux du salaire moyen se révèle beaucoup inférieur à celui de la régie intéressée du gaz, car le Préfet de la Seine garde le pouvoir de fixer lui-même, d'accord avec la Société, le montant de ces variations. En outre, il n'est prévu d'abaissements de tarifs que pour le cas ou des procédés nouveaux de fabrication et de distribution diminueraient le prix du courant produit à l'usine de 20 % au moins.

***

Régie du Métropolitain

Nous avons vu que les conventions de 1921 des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud laissaient à la Ville de Paris et à la Ville de Paris seule,

le droit de provoquer, soit le relèvement, soit l'abaissement des tarifs pour ces deux Sociétés exploitantes, sans que celles-ci puissent élever la moindre réclamation de ce chef. Les inconvénients multiples de ce système ont fait abandonner ce principe dans la nouvelle convention du 12 avril 1929, qui a adopté pour l'exploitation du Métropolitain fusionné avec le Nord-Sud, le principe de la variation des tarifs en fonction d'un index économique.

On peut même dire que cette convention est entrée résolument dans cette voie et qu'elle a adopté une formule excellente d'une très grande souplesse.

L'article 4 de la convention du 12 avril 1929 après une distinction entre les diverses catégories de billets, billets urbains pour les parcours effectués uniquement dans Paris, billets de banlieue pour des parcours effectués uniquement dans la banlieue et billets mixtes, pour les parcours effectués à la fois dans Paris et dans la banlieue, détermine des tarifs maxima qui sont : 1 fr. 25 centimes pour la première classe, 0,75 centimes pour la deuxième classe et 1 franc pour les billets de deuxième classe dont peuvent bénéficier les voyageurs transportés par les trains mis en marche jusqu'à neuf heures du matin.

Les tarifs maxima ci-dessus indiqués s'entendent pour une situation économique dans laquelle, les charges financières du réseau urbain par kilomètre exploité, le salaire horaire moyen du personnel, et le prix de la tonne de charbon restent inférieurs aux chiffres suivants :

1.500.000 francs pour les charges financières.

7 francs 40 pour le salaire horaire moyen.

160 francs pour la tonne de charbon.

Une première constatation s'impose. Les chiffres maxima établis ci-dessus correspondent à la situation économique du jour de la convention et ne sont pas comme dans les conventions des régies intéressées du gaz et de l'électricité des chiffres théoriques.

La détermination des charges financières, du salaire horaire moyen et du prix de la tonne de charbon se font de la façon suivante :

Les charges financières tout d'abord, comprennent les intérêts, amortissements et impôts ainsi que les frais généraux divers des emprunts de toute nature contractés par la Ville de Paris ou la Société, pour faire face aux dépenses de premier établissement.

Le salaire horaire moyen s'établit en divisant la dépense totale représentée par les traitements et salaires, les primes, frais complémentaires et accessoires de toute nature, y compris la dotation du fonds de retraites, se rapportant à l'ensemble du personnel des réseaux urbain et de banlieue, de toute catégorie et de tout grade et d'un rang inférieur à celui de sous-chef de service par le nombre total des heures de travail effectives dudit personnel.

Le prix de la tonne de charbon est celui qui est déterminé par le charbon rendu région parisienne par le Ministère des Travaux publics. Si les règles suivies pour cette détermination venaient à être modifiées, ou, si la publication officielle du prix était supprimée, ce prix serait établi suivant le mode de calcul ayant servi à déterminer le prix le plus récent homologué par le Ministre des Travaux publics.

Le même article 4 détermine les conditions dans lesquelles sont révisés les tarifs maxima.

Ils sont révisés dans le premier semestre de l'année si la Société établit, que pour l'exercice écoulé, il s'est produit l'un des cas suivants :

1° Un des éléments (charges financières, salaire horaire moyen, prix du charbon), a dépassé la limite prévue d'au moins

9 % pour les charges financières.

7 % pour le salaire horaire moyen.

20 % pour le prix de la tonne de charbon.

2° Deux au moins de ces éléments ont dépassé les limites prévues d'une valeur telle que l'augmentation des dépenses en résultant soit au moins équivalente à 3 % des dépenses totales.

3° Les insuffisances de l'exercice présentent un montant supérieur au trentième des dépenses totales malgré l'application des tarifs maxima.

4° Le fonds spécial du réseau urbain présente un solde débiteur supérieur au trentième des dépenses totales, bien que les tarifs maxima aient été appliqués pendant au moins les deux derniers exercices.

La formule qui détermine la révision des tarifs maxima dans la régie du Métropolitain se révèle donc plus souple, que celles adoptées par les régies du gaz et de l'électricité, puisqu'elle fait entrer en ligne de compte non seulement les charges financières et les variations du prix de la houille et du salaire horaire moyen, mais encore les insuffisances et déficits des exercices et du fonds spécial du réseau urbain. Mais elle va se montrer de beaucoup inférieure, en ce qui concerne le mode de variation de ces tarifs. Ces variations ne se produisent pas automatiquement comme celles des tarifs dans les régies intéressées du gaz et de l'électricité, car l'article 4

stipule que dans tous les cas sus-visés, les nouveaux tarifs maxima doivent être calculés d'accord avec la Ville de Paris, pour rendre possible l'équilibre financier de l'entreprise. Aussi les augmentations des dépenses d'exploitations ne déterminent plus automatiquement une augmentation correspondante de tarifs, leur seul effet est de provoquer une révision des tarifs maxima existants, laquelle n'a d'autre but que d'assurer l'équilibre financier de l'exploitation.

Il est également prévu dans cette convention l'éventualité d'une réduction de tarifs, pour le cas ou il est établi qu'après une réduction des tarifs, l'équilibre financier peut encore, par le jeu du fonds spécial, être assuré pour une période de trois ans au moins, sans qu'il reste pour le passé, d'insuffisance à combler. Dans cette hypothèse, la Ville de Paris a le droit d'exiger de la Société une proposition de diminution des tarifs.

Section III

Contrôle du Personnel.

Le contrôle de la Ville de Paris ou du Département de la Seine sur les régies intéressées se manifeste, enfin, par l'existence dans toutes les conventions de clauses garantissant au personnel une rémunération suffisante. On a voulu éviter, en effet, que les Compagnies exploitantes réalisent des économies sur leurs frais d'exploitation, par une réduction des émoluments de leur personnel ce qui aurait amené presque inévitablement un amoindrissement de la qualité de ce dernier. En outre le caractère public des services exploités demandait qu'il

soit tenu compte des réclamations du personnel afin d'éviter le plus possible, les litiges et les grèves qui, en amenant une cessation du service, nuiraient aux intérêts généraux de la population parisienne.

Aussi les conventions intervenues entre la Ville de Paris et le Département de la Seine et les diverses régies intéressées réglementent-elles d'une façon très détaillée, le statut du personnel dans ces sociétés. Cette réglementation se révèle d'ailleurs différente, suivant les régies intéressées étudiées. On peut à ce point de vue diviser en deux catégories les diverses conventions des régies intéressées, suivant qu'elles adoptent ou non la participation du personnel des Sociétés à la bonne marche de l'exploitation.

Dans la première catégorie on pourra placer les conventions des régies intéressées des Transports en commun, du Métropolitain et du Nord-Sud, qui adoptent la formule de la participation du personnel aux recettes réalisées par la Société dans son exploitation.

Dans la seconde catégorie on pourra placer toutes les autres conventions des régies intéressées déjà étudiées, Traitement des résidus urbains, gaz, électricité, Métropolitain (convention du 12 avril 1929) qui adoptent au contraire la formule de l'assimilation du personnel de ces Sociétés au personnel municipal.

Régies intéressées réalisant la participation de leur personnel dans les bénéfices

Régie intéressée de la S. T. C. R. P.

Au premier rang de ces régies intéressées il faut citer la régie intéressée des Transports en commun de la région parisienne.

Le chapitre II de la convention du 20 septembre 1920 (articles 30 à 36), règle le statut du personnel. La formule adoptée par cette convention est d'intéresser le personnel à la gestion de l'entreprise à tous les degrés de la hiérarchie par une participation aux recettes. A cet effet, une prime, s'élevant à 4 % des recettes-voyageurs et publicité, est attribuée au personnel à titre de rémunération supplémentaire.

La répartition de cette prime se fait de la façon suivante :

a) 85 % du montant de cette prime sont répartis au prorata des journées de travail entre tous les agents, exception faite des ouvriers non commissionnaires, affectés exclusivement aux travaux de premier établissement.

b) Le surplus soit 15 % est réparti également au prorata des journées de salaire payées entre les contrôleurs, receveurs et machinistes. Pour le calcul de cette deuxième répartition, chaque journée de machiniste est comptée pour une unité et chaque journée de contrôleur et de receveur pour deux journées. Cette prime supplémentaire attribuée aux machinistes et surtout aux contrôleurs et receveurs a pour but de les intéresser tout spécialement dans la marche de l'entreprise en fonction du rôle important qu'ils jouent comme agents de l'exploitation.

Les sommes encaissées par le personnel à titre de prime sur les recettes constituent un complément de rémunération assez important pour celui-ci. Le tableau suivant permet de se rendre compte de l'importance de cette prime par rapport à l'ensemble des salaires du personnel qui y a droit :

Années	Salaires du personnel	Primes sur les recettes
1921	164.714.257,32	10.614.957,28
1922	200.769.684,74	12.051.046,86
1923	217.989.889,49	13.430.971,46
1924	229.655.966,95	15.507.735,37
1925	268.590.774,34	17.600.479,16
1926	284.712.240,58	21.966.783,91
1927	316.672.753,88	24.794.876,91
1928	360.402.862,78	26.311.486,10

Ces dispositions concernant le personnel sont complétées, d'ailleurs, par toute une série de mesures que nous allons retrouver dans chacune des conventions.

Ces mesures concernent tout d'abord le recrutement du personnel.

Il est imposé à la Société des Transports en commun l'obligation de n'employer qu'un personnel français. En outre, par mesure de protectionisme local, ce personnel doit être recruté dans la mesure du possible, parmi les candidats justifiant d'un séjour d'au moins trois années dans le Département de la Seine ou dans les Départements voisins. De plus, il est prévu que la Société doit reprendre l'ancien personnel des Sociétés concessionnaires en lui maintenant, les avantages acquis à la date de la convention, notamment au point de vue du grade, des conditions de travail, des congés, en même temps que des traitements, salaires et indemnités de maladie. Enfin, toute une série de dispositions, maintiennent pour le personnel, les avantages stipulés par la convention de 1910, notamment en ce qui concerne, l'embauchage des anciens militaires, la reconnaissance des organisations syndicales légalement constituées, les commissionnements des agents après une année de service et le fonctionnement du conseil de discipline.

Ces mesures concernant le recrutement du personnel sont complétées par la création d'une commission mixte,

composée d'un nombre égal de voix délibératives, des représentants du Département et de la Ville, des représentants de la Société, et des représentants du personnel, et chargée d'élaborer un nouveau statut du personnel et du régime des retraites.

Cette commission établie par la convention, a élaboré un statut du personnel, dont les dispositions ont un double but ; d'une part, associer les agents de tous grades au fonctionnement du réseau en faisant appel à leur expérience professionnelle et rendre effective leur collaboration, en leur donnant toute facilité pour soumettre à leurs chefs les propositions que pourrait leur suggérer leur connaissance pratique du service ; d'autre part, assurer la sauvegarde des intérêts du personnel, en instituant des garanties pour l'avancement, les augmentations de traitement, l'observation de la discipline, et en mettant le personnel à même de veiller à l'exacte application des dispositions relatives à ces divers objets afin d'éviter toutes discussions.

***

Régies du Métropolitain et du Nord-Sud

Les clauses relatives au personnel dans les conventions de 1921 des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud, étaient sensiblement les mêmes que celles adoptées pour les Transports en commun à la surface. Ces clauses faisaient l'objet de l'article 9 de chacune de ces conventions.

Elles prévoyaient, tout d'abord, une rémunération supplémentaire du personnel, destinée à intéresser celui-ci aux bénéfices de ces exploitations. L'article 9, stipulait, en effet, qu'une somme calculée à raison de 2 % du

produit du trafic-voyageurs, serait attribuée au personnel à titre de rémunération supplémentaire. Il était d'ailleurs entendu, qu'en cas d'abaissement des tarifs, le produit de ce prélèvement continuerait à être calculée sur les bases du tarif de la convention et serait attribué à la totalité du personnel.

En outre, il était spécifié aux articles 9 de chacune des conventions, que les Compagnies maintenaient à leur personnel, les avantages qui lui avaient été attribués à la date de la convention et notamment ceux des conventions du 27 janvier 1898.

Des avantages considérables étaient déjà accordés à cette époque : salaire payé à la quinzaine et ne pouvant être inférieur à 150 francs par mois ; durée de la journée de travail réduite à 10 heures ; un jour de repos par semaine, congé annuel de 10 jours sans retenue de salaire, salaire intégral pendant les périodes d'instruction militaire, salaire intégral en cas de maladie, pendant au moins une année ; en cas d'accident survenu pendant le travail, et entraînant une incapacité momentanée, salaire entier jusqu'à complète guérison, sans préjudice de l'indemnité due en cas d'indemnité définitive totale ou partielle ; assurance contre les accidents aux frais exclusifs des concessionnaires et responsabilité directe de ces derniers vis-à-vis de la victime à l'égard du paiement de l'indemnité, droit pour l'Administration municipale d'imposer des mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires, commission délivrée sous forme de contrat de louage à tout employé ayant accompli 24 mois de service.

De plus les articles 17 des conventions de chacune de ces Compagnies complétaient ces mesures par l'institution d'un régime de retraites. Les concessionnaires

étaient tenus de fournir à tout le personnel ouvrier des livrets de la caisse des retraites, les versements étant constitués à capital aliéné au moyen de 2 % retenus sur les salaires et de 6 % versés par eux. La retenue sur le salaire était réduite à 1 % et les versements des Compagnies étaient portés à 7 %, lorsque le nombre des voyageurs dépassait 220 millions. D'autre part, les concessionnaires devaient constituer un service médical et pharmaceutique gratuit et il leur était prescrit d'assurer les ouvriers et employés contre les accidents.

Outre ces avantages antérieurement acquis, les articles 9 des conventions de 1921 apportaient au personnel des avantages nouveaux. Ils instituaient une commission mixte du personnel des chemins de fer souterrains de la Ville de Paris pour le personnel de ces deux Compagnies ayant un rang inférieur à celui de sous-chef de service qui comprenait trois nombres égaux de voix délibératives représentant respectivement la Ville de Paris, la Compagnie, le personnel. Les représentants de la Ville de Paris étaient désignés moitié par le Conseil municipal de Paris, moitié par le Préfet de la Seine. Les représentants du personnel étaient élus dans les formes arrêtées par le Préfet de la Seine. Cette commission était chargée d'élaborer le statut du personnel et d'étudier toutes modifications qu'il serait nécessaire d'apporter ultérieurement à ce statut ainsi qu'au régime des retraites.

Toutes les mesures de nature à entraîner des charges supplémentaires étaient soumises à la décision de la Ville de Paris.

De plus, les Compagnies s'engageaient à créer un Conseil du travail et un Conseil de discipline, comportant la représentation de leur personnel sur des bases

analogues à celles admises dans les autres industries de transports en commun de la région parisienne.

Régies intéressées réalisant l'assimilation de leur personnel au personnel municipal

Régie du traitement industriel des résidus urbains

Le chapitre VI de la convention du 31 juillet 1922 de la régie intéressée du traitement industriel des résidus urbains établit le statut du personnel de cette Société. Il institue une commission paritaire, comprenant en nombre égal des représentants de la Société et du personnel fonctionnant sous la Présidence du Préfet de la Seine ou de son délégué chargée d'établir un contrat collectif du personnel de la Société d'incinération. En ce qui concerne tout d'abord, le personnel de distribution et de production d'électricité, les conditions sont identiques à celles stipulées dans le contrat collectif du travail établi en exécution de l'accord du 14 novembre 1919.

En ce qui concerne le reste du personnel, la commission paritaire a établi un statut en s'inspirant largement de ce contrat.

Un agent de l'administration assiste à la paye des ouvriers toutes les fois que l'administration le juge utile.

La Société doit, à toute réquisition, communiquer à l'administration les feuilles de paye des ouvriers, indiquant pour chacun d'eux, les heures de travail qui lui sont dues, ainsi que le salaire payé. Les lois et règlements administratifs intervenus et à intervenir sont de

plein droit applicables à l'entreprise concernant les secours à accorder en cas d'accident.

En outre, il est établi un régime de retraites, d'accord entre la Ville de Paris et la Société exploitante, de façon à assurer une pension aux agents titulaires ayant au moins vingt-cinq ans de présence dans les services actifs et trente ans dans les services sédentaires.

De plus deux réglements transitoires sont établis et annexés à la convention concernant le personnel présent à la Société au 1er janvier 1922. Ces réglements le commissionnent de plein droit, soit comme titulaire, soit comme stagiaire. Ils déterminent la durée du travail, les heures du travail, les congés et les mesures disciplinaires. Ils reconnaissent les organisations syndicales légalement constituées par le personnel et prévoient le cas de délégations du personnel auprès des directeurs après autorisation préalable.

⁂

Régie intéressée du gaz

La convention de la régie intéressée du gaz réalise davantage encore l'assimilation du personnel de cette Société au personnel municipal. L'article 29 *ter* du chapitre VII de cette convention stipule en effet que « toutes les améliorations de situation qui viendraient dans l'avenir à être concédées au personnel municipal profiteront au personnel du gaz assimilé ».

Il est également stipulé dans cette convention une clause de reprise par la nouvelle Société du personnel de l'ancien service du gaz. Celui-ci reste maintenu avec

tous les avantages acquis au 1er janvier 1907, notamment au point de vue du grade, des conditions du travail, des congés, des traitements et toutes autres indemnités.

Une commission mixte composée de représentants de la Ville, de la régie intéressée et du personnel gazier, est instituée pour la fixation des traitements et salaires du personnel, ouvriers et employés.

Les représentants du personnel à la commission sont élus par tous les ouvriers et employés de leur catégorie. Quelque soit le nombre de leurs représentants respectifs, la Ville, la Société et le personnel n'ont chacun qu'une voix délibérative.

Les représentants de la Ville sont désignés par le Conseil municipal. Il est réservé aux anciens militaires un vingtième des emplois à pourvoir.

La Société doit continuer le service des retraites des employés et ouvriers de la Compagnie Parisienne du Gaz en liquidation, accordées avant le 1er janvier 1907. Pour les retraites en formation du personnel en fonction, c'est le régime municipal qui est appliqué dans son intégralité.

Enfin la Société doit reconnaître les organisations syndicales légalement constituées créés par le personnel, et entrer en relations écrites ou verbales toutes les fois que la demande lui en est faite et doit délivrer un extrait de la convention contenant les clauses relatives au personnel à chacun desdits syndicats.

Une commission sous forme de contrat de louage, reproduisant expressément les conditions du travail et toutes les clauses ouvrières de la convention et portant la signature du régisseur est délivrée à tout agent ayant une année de service.

⁂

Régie intéressée de l'électricité

L'assimilation du personnel de la régie intéressée de l'électricité au personnel municipal est également réalisée par la convention du 5 septembre 1907. En effet l'article 14 de cette convention déclare que : « Le personnel sera assimilé au personnel actuel des services municipaux d'électricité ou aux emplois municipaux similaires à ceux occupés par le personnel des secteurs ». En outre les articles 14, 14 *bis* et 14 *ter*, 15, 15 *bis* et 15 *ter* de cette convention, consacrés au personnel, consacrent des dispositions sensiblement analogues à celles consacrées au personnel dans la régie du gaz, aussi, nous bornerons-nous à les énumérer succinctement.

La Société s'engage tout d'abord, à maintenir dans leurs emplois, ou dans des emplois équivalents, les employés et ouvriers au service des secteurs anciens occupés depuis au moins un an à la date du 1er janvier 1907.

Les conditions du travail sont les mêmes et au moins aussi avantageuses que les conditions établies par la Ville de Paris, pour les travailleurs municipaux de la même catégorie.

Un réglement sera concerté entre le Préfet de la Seine et l'exploitant pour déterminer les conditions intéressant le personnel, celui-ci consulté.

Si la Ville de Paris vient à modifier ces conditions, les nouvelles conditions sont applicables de plein droit au personnel de la Société de l'électricité.

La Société doit reconnaître les organisations syndicales légalement constituées par le personnel. Elle doit leur délivrer un extrait de la convention contenant les clauses relatives au personnel.

Une commission sous forme de contrat de louage d'ouvrage, reproduisant expressément les conditions de travail et toutes les clauses ouvrières de la convention, et portant la signature de l'exploitant, doit être délivrée à tout agent ayant une année de service.

En outre des retenues sont effectuées sur les appointements ou salaires payés aux agents en activité de service, conformément aux dispositions des réglements des retraites des ouvriers et employés municipaux.

Un vingtième des emplois à pourvoir est également réservé, comme dans la régie intéressée, aux anciens militaires remplissant les conditions prévues à l'article 69 de la loi du 21 mars 1905, sur le recrutement de l'armée.

Enfin un acte rappelant les stipulations ci-dessus relatives au personnel est établi, conformément à l'article 1.121 du Code civil, pour chacun des agents intéressés et revêtu de la signature de l'agent pour l'acceptation et de celle des administrateurs de la Société exploitante.

***

Régie du Métropolitain

Les dispositions des articles 9 des conventions des 26 mars et 18 juillet 1921 des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud, sont abrogées par l'article 14 de la convention du 12 avril 1929 et remplacées par les dispositions suivantes.

Le personnel ayant un rang inférieur à celui de sous-chef de service est désormais assimilé au personnel municipal et jouit à conditions équivalentes de recrutement, de responsabilités et d'attributions, du même statut que ce dernier.

Le personnel de la Compagnie peut être indifféremment employé sur le réseau urbain et sur le réseau de banlieue.

La commission mixte, instituée par les articles 9 des conventions de 1921, est maintenue jusqu'au moment où seront fixées les conditions d'assimilation des divers grades et emplois.

Dans un délai maximum de deux ans, la Commission fera connaître le résultat de ses travaux à l'assemblée qui lui en donnera acte et accordera, s'il y a lieu, prorogation de son mandat.

La représentation actuelle du personnel du Nord-Sud à la caisse de prévoyance d'une part, à la Commission mixte du personnel, et au Conseil de discipline, d'autre part, est immédiatement adjointe aussi bien en ce qui concerne les délégués titulaires que les délégués suppléants respectivement, à la caisse de Prévoyance, à la Commission mixte du personnel, et au Conseil de discipline du Métropolitain.

Un Conseil du travail, composé de délégués élus par le personnel est constitué pour étudier avec les représentants de la Compagnie, toutes les questions relatives aux conditions du travail, du point de vue de la sécurité, de l'hygiène, et, d'une façon générale, les questions intéressant la participation du personnel à la bonne marche de l'exploitation.

Ce Conseil est destiné à remplacer la Commission mixte du personnel.

Les conditions de l'élection des représentants du personnel et du fonctionnement du Conseil du travail, sont déterminées par arrêté de M. le Préfet de la Seine.

Les dispositions concernant la participation du personnel dans les bénéfices, contenues dans les articles 9 des anciennes conventions sont donc abrogées. Et cette mesure est très regrettable. Car cette participation aboutissait à faire de l'employé ou de l'ouvrier, non plus un automate, mais un agent intéressé à la bonne marche de l'exploitation en même temps qu'elle augmentait son rôle et son rang dans l'entreprise.

L'étude très résumée des clauses des conventions relatives au personnel, nous à montré avec quel luxe de détails sont établis dans chacune des conventions, les droits et les avantages réservés à celui-ci. Et on peut dire que la situation qui est ainsi faite, par les conventions, aux ouvriers et employés des Sociétés exploitantes se révèle particulièrement avantageuse pour ceux-ci. En outre, la création de commissions paritaires ou mixtes, dans lesquelles la représentation du personnel est largement admise est de nature à éviter les litiges entre la Société exploitante et son personnel ouvrier et employés, de sorte, que les grèves dans ces services sont excessivement rares.

CHAPITRE IV

Les résultats des régies intéressées

Le moment est venu d'apprécier les résultats pratiques qu'a réalisés cette transformation en régie intéressée, des services publics de la région parisienne. Ces résultats peuvent être évalués à un double point de vue.

Au point de vue financier tout d'abord, il nous faudra comparer les résultats financiers de ces exploitations en régie intéressée et voir quels ont été les bénéfices réellement retirés de ces exploitations, tant par la Ville de Paris et le Département de la Seine, que par les Sociétés exploitantes elles-mêmes.

Au point de vue de l'exploitation enfin, il nous faudra juger, si, les régies intéressées ont bien apporté aux services publics de la région parisienne la transformation industrielle qui avait été la principale cause de leur création ; si cette transformation n'a pas couté trop cher à la population parisienne et si celle-ci a lieu d'être satisfaite dans l'ensemble de ce mode d'exploitation nouveau.

Section I

Résultats financiers

Après un examen comparatif des chiffres fournis par les bilans annuels des diverses Sociétés que nous avons étudiées, la conclusion qui semble s'imposer est que la régie intéressée a donné de très bons résultats financiers. A part la régie intéressée des transports en commun qui, nous l'avons vu, se révèle en déficit constant, les autres régies présentent depuis 1925 des soldes bénéficiaires importants.

La régie du gaz, par exemple, qui, en 1925, avait un déficit d'environ 8 millions 320 mille francs, présente depuis cette époque des soldes bénéficiaires qui se sont élevés environ en 1926 à 30 millions, en 1927 à 31 millions 400 mille francs et en 1928 à 27 millions 310 mille francs.

Les bilans des régies intéressées du Métropolitain et du Nord-Sud depuis 1925 nous révèlent une situation identique. Le tableau suivant montre pour ces deux Sociétés, les résultats financiers de leurs exploitation depuis 1925.

Années	Métropolitain	Nord-Sud
1925	10.683.623,43	1.312.791,92
1926	33.522.158,28	4.079.881,39
1927	43.554.589,93	8.112.820,88
1928	37.425.238,99	6.487.516,12

Les soldes bénéficiaires des comptes d'exploitation, pour la régie intéressée du traitement industriel des résidus urbains sont de beaucoup inférieurs, mais ils présentent depuis 1925 une augmentation constante, après

avoir été d'environ 1 million cent mille francs en 1925, et 1 million deux cent mille en 1926, ils se sont élevés successivement à environ 1 million quatre cent dix mille en 1927 et 1 million six cent mille en 1928, et ils tendent à l'heure actuelle à se rapprocher de deux millions de francs.

Quant à la régie de l'électricité, nous avons suffisamment insisté sur le caractère prospère de cette exploitation pour qu'il soit utile d'y revenir ici.

Mais une telle conclusion basée uniquement sur l'existence de soldes bénéficiaires importants serait prématurée, car il ne suffit pas de constater qu'une entreprise est florissante pour en déduire que le mode d'exploitation qui y est adopté est excellent. C'est pourquoi, une comparaison entre les sommes encaissées par la Ville de Paris et le Département de la Seine, d'une part, et celles revenant aux Sociétés exploitantes, d'autre part, s'impose, car seule elle nous permettra de constater, si tant pour la collectivité publique concédante, que pour les Sociétés Fermières, ce mode nouveau d'exploitation se révèle avantageux.

A) *Bénéfices retirés par la Ville de Paris ou le Département de la Seine des régies intéressées*

A cet égard, il faut faire une place toute spéciale à la régie intéressée dès transports en commun. En effet, celle-ci présente chaque année des déficits considérables que le Département de la Seine est obligé de couvrir.

Si l'on additionne par exemple, les sommes que ce département a du verser à ce titre depuis 1921 soit

1921	66.807.345
1922	52.201.033
1923	62.991.615
1924	90.057.305
1925	129.865.170
1926	93.685.662
1927	97.600.807
1928	99.121.762
	692.330.699

on arrive au total impressionnant de 692 millions trois cent trente mille francs.

Cette exploitation se révèle donc particulièrement désastreuse pour le Département de la Seine. Il serait d'ailleurs injuste d'en attribuer complétement la responsabilité à la S. T. C. R. P., ni d'en incriminer le mode d'exploitation adopté. L'augmentation des dépenses de toute nature des transports à la surface a rendu impossible dans tous les pays l'équilibre financier de ces exploitations. Partout, en effet, le taux des salaires n'a cessé de monter depuis la guerre. Cette hausse sans cesse croissante a fini par compromettre partout très sérieusement la prospérité des entreprises. Aux Etats-Unis, par exemple, ce déclin financier a été plus rapide qu'ailleurs en raison de la concurrence résultant du nombre croissant des voitures particulières. C'est ainsi, qu'au cours de ces trois dernières années 18 % de ces Compagnies déposèrent leur bilan ou furent placées sous séquestre. Quant aux autres elles se trouvent dans une situation des plus précaires et ne doivent leur subsistance qu'à une compression énergique de leurs dépenses.

A cet accroissement des éléments de dépenses, est venu s'ajouter pour la S. T. C. R. P. le fardeau excessivement lourd des charges financières des emprunts

contractés pour la réfection des voies et de l'outillage, après la guerre, charges, dont le montant s'est accru d'une façon formidable, ainsi que nous l'avons constaté, par suite de la baisse du change, en sorte que l'équilibre financier de cette exploitation est absolument impossible.

A côté de la situation spéciale des Transports en commun, il convient également de mettre en relief la situation tout à fait particulière de la régie intéressée du traitement industriel des résidus urbains. Le rôle de cette régie consiste uniquement, ainsi que nous l'avons vu, à débarrasser la Ville de Paris de ses ordures. Leur enlèvement ne lui incombe pas, elle est faite par des préposés de la Ville de Paris qui déversent ces ordures dans les usines de traitement de la Société.

Cette Société se révèle d'ailleurs florissante, puisque les bénéfices qu'elle retire chaque année vont croissant. Aussi la part de la Ville de Paris s'est-elle accrue dans les mêmes proportions et a été en augmentant de 1 million environ en 1922, à 1 million 500.000 francs en 1928. Cependant, il ne faudrait pas conclure de cette situation que les sommes ainsi reçues par la Ville de Paris représentent la rémunération nette qu'elle retire de la concession de ce service. C'est qu'en effet si la Ville de Paris ne fournissait pas à la Société du traitement industriel des résidus urbains des avances d'exploitation, dont le montant s'élève actuellement à 20 francs par tonne d'ordures parisiennes reçues, cette Société ne pourrait évidemment pas se suffire à elle-même. Si donc, la Ville de Paris reçoit 1 million à titre de partage de bénéfices, elle doit par contre, fournir à la Société des sommes qui n'ont pas été inférieures à 15 millions, en sorte que ce service lui coûte très approximativement une somme moyenne annuelle de 14 millions.

Ainsi ce service qui, au premier abord, paraissaît être productif pour la Ville de Paris, se révèle à l'examen excessivement couteux pour elle. Il ne pourrait d'ailleurs en être autrement, car les bénéfices que peut retirer la Société de la vente des engrais, des clinkers et de l'énergie électrique provenant de l'incinération des ordures, seraient totalement insuffisants pour assurer l'exploitation de ses usines de Romainville, d'Ivry et d'Issy-les-Moulineaux.

Ces deux régies intéressées, mises à part, on peut dire que les autres régies intéressées de la Ville de Paris ont mis à la disposition de celle-ci des sommes considérables à titre de partage des bénéfices.

Nous avons déjà insisté tout particulièrement sur ce fait, en ce qui concerne la régie intéressée de l'électricité, qui est pourtant celle ou la Ville de Paris est la moins intéressée théoriquement dans les bénéfices. Si l'on additionne les sommes versées à titre de partage de bénéfices depuis 1921 par cette Société, c'est-à-dire à titre de loyer supplémentaire soit en :

1921	11.398.277,24
1922	14.294.698,23
1923	17.372.955,58
1924	21.490.624,90
1925	23.571.414,07
1926	24.582.007,33
1927	24.737.545,58
1928	25.147.946,40
	162.595.469,33

on arrive au chiffre impressionnant de 162 millions 600 mille francs.

Les régies intéressées du Métropolitain et du Nord-

Sud, après une période d'incertitude qui a duré jusqu'en 1924, ont apporté également à la Ville de Paris des sommes très importantes.

Voici d'ailleurs un tableau qui montre depuis 1921 les divers résultats financiers de ces deux Sociétés par la balance du compte général des recettes et des dépenses instituée par les conventions de 1921. Cette balance est au profit de la Ville de Paris, lorsque le compte est créditeur, elle est à la charge de la Ville, lorsque ce compte est débiteur.

Exercices	Métropolitain	Nord-Sud
1921	— 4.278.130,12	— 3.025.104,18
1922	+ 1.864.493,83	— 2.002.896,65
1923	— 13.011.465,18	— 4.688.733,35
1924	+ 601.427,97	— 1.863.756,24
1925	+ 10.683.623,43	+ 1.312.791,02
1926	+ 33.522.158,28	+ 4.079.881,39
1927	+ 43.554.589,93	+ 8.112.820,88
1928	+ 37.425.238,99	+ 6.487.516,12

Quant à la régie intéressée du gaz, les soldes bénéficiaires de son compte général d'exploitation revenant en totalité à la Ville de Paris, celle-ci a profité du montant favorable, des exercices 1926, 1927 et 1928, que nous avons déjà cités, soit environ 90 millions de francs.

Toutes ces sommes mises ainsi à la disposition de la Ville de Paris, à titre de partage de bénéfices, constituent des ressources importantes pour son budget. Si, on considère, qu'avec ces diverses ressources, elle n'a du faire face à aucune dépense pour ces services ainsi exploités, on peut en conclure que la Ville de Paris a retiré de très grands avantages de ce mode d'exploitation qu'est la régie intéressée.

En outre, la Ville de Paris est débarrassée de la charge des emprunts contractés pour l'extension et l'amélioration de ces diverses exploitations, puisque le service de ces emprunts est mis en totalité sinon à la charge des Sociétés Fermières, du moins à la charge de l'entreprise, par la création du fonds de travaux dans la régie de l'électricité, par des prélèvements sur le montant des billets délivrés dans les régies du Métropolitain et du Nord-Sud et, par l'imputation des charges financières sur le compte d'exploitation dans la régie du gaz.

Sans doute, elle devra faire face à l'expiration de la durée des conventions au remboursement des emprunts non amortis, mais ce remboursement ne sera que la juste compensation du retour qui lui sera fait d'un domaine industriel de tout premier ordre.

Cependant il serait injuste d'attribuer le seul mérite de cette situation excessivement favorable aux intérêts de la Ville de Paris uniquement à l'exploitation en régie intéressée, car il est évident que le système de la concession réservait à celle-ci également des avantages nombreux. La mise à la disposition des anciennes Sociétés concessionnaires par la Ville de Paris de tout l'actif qui leur permettait d'exercer leur exploitation n'avait pas lieu, de toute évidence, à titre purement gratuit. En contre-partie de cet avantage qui leur était accordé, les Compagnies concessionnaires devaient verser à cette Ville, soit sous forme de loyer, soit sous forme de redevances calculées forfaitairement des sommes relativement considérables. Mais ces sommes représentaient le principal inconvénient d'être fixes, elles étaient complétement indépendantes des résultats de l'entreprise.

Bien plus elles devaient être versées par les Compagnies concessionnaires même si celles-ci étaient en déficit. La conséquence de cette situation vraiment paradoxale était la suivante : La Ville de Paris était souvent appelée à reverser aux Compagnies concessionnaires déficitaires des sommes supérieures à celles qu'elle recevait à titre de redevance ou de loyer. En sorte que celle-ci courait toutes les mauvaises chances de l'entreprise sans tirer aucun profit des bonnes, puisque quel que soit le solde bénéficiaire de l'entreprise le montant de sa rémunération restait invariablement fixé.

Le système de rémunération adopté par la régie intéressée se révèle donc beaucoup plus avantageux pour la Ville de Paris car elle proportionne le montant de cette rémunération aux résultats de l'entreprise.

Ces résultats particulièrement avantageux pour la Ville de Paris auraient-ils pu être meilleurs encore ? La réponse à cette question va soulever un autre aspect du problème. Il ne suffit pas de constater que la Ville de Paris réalise avec ce mode d'exploitation des bénéfices importants, il convient encore de voir si les Sociétés Fermières intéressées dans les bénéfices, reçoivent dans le partage une part suffisante, qui les incite à accroître davantage encore les résultats favorables de l'exploitation.

II. *Bénéfices retirés par les Sociétés Fermières dans ce mode d'exploitation*

On a souvent adressé ce reproche à la régie intéressée de ne pas intéresser suffisamment l'exploitant dans les bénéfices de sa gestion. Ce reproche, nous le trouvons formulé dans toute son ampleur dans le rapport du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de

Fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris, à l'assemblée générale des actionnaires de cette Société du 22 mai 1929.

« Le régime institué pour votre Société par la convention de 1921, régime analogue à celui accepté par la Compagnie du Métropolitain à la même époque, alors qu'on ne prévoyait pas l'aggravation de la dépréciation du franc et qu'on escomptait plutôt sa révalorisation progressive, s'est révélé, par la suite, du fait des circonstances, comme présentant cet inconvénient fondamental d'intéresser de moins en moins le concessionnaire au bénéfice de l'exploitation au fur et à mesure du développement des recettes et de tendre vers une véritable régie désintéressée ».

Ce reproche est-il justifié ? Il convient à cet égard de faire, comme précédemment, une place toute spéciale aux deux régies intéressées des Transports en commun et du Traitement industriel des résidus urbains.

Pour la régie intéressée des Transports en commun tout d'abord, nous avons vu, que, malgré les déficits chaque année plus importants du compte général d'exploitation, la rémunération de la Société, non seulement s'est révélée constante, mais s'est même accrue durant ces dernières années puisqu'elle a atteint une somme annuelle d'environ 13 millions de francs. Il y a là, à notre avis, une situation tout à fait choquante et il n'y a pas lieu de s'étonner que l'opinion publique s'en soit émue. Sans doute la situation déficitaire de cette exploitation ne doit pas être imputée à la Compagnie et il est indispensable que celle-ci reçoive, malgré ce déficit dont elle n'est pas responsable, une juste rémunération de sa gestion, mais il semble néanmoins qu'il y ait quelque abus à

ce point de vue. N'est-il pas abusif, en effet, et contraire à tous les principes commerciaux de constater, que malgré un déficit de 99 millions de francs, la rémunération du capital ait atteint 52 francs 50 centimes par action de 500 francs (30 francs net + 22 francs 50 centimes brut) durant les années 1927 et 1928 ?

Cette situation est d'ailleurs davantage imputable au système employé pour la rémunération de la Société qu'au mode d'exploitation proprement dit. Nous avons vu que la rémunération de la Société des Transports en commun est calculée non sur les résultats du compte d'exploitation, mais sur les recettes brutes encaissées par cette Société. Or ces recettes tout à fait indépendantes du résultat final de l'entreprise ont augmenté d'une façon très sensible durant ces dernières années, il s'en est suivi une augmentation de la rémunération de la Société, bien que celle-ci ait elle-même consenti et proposé des réductions sur le montant de ses prélèvements.

Il aurait été beaucoup préférable, à notre avis, qu'il fut attribué à la Société, outre un minimum destiné à rémunérer suffisamment son capital-actions, un pourcentage assez élevé sur le résultat du compte d'exploitation proprement dit. Ce compte d'exploitation diffère d'ailleurs du compte général d'exploitation, dont le déficit paraît à l'heure actuelle impossible à combler par les seules ressources de l'entreprise, étant donné l'énormité des charges financières qui rendent impossible son équilibre financier. Il résulte de la simple comparaison des recettes d'exploitation et des dépenses d'exploitation.

Sans doute, ce compte se révèle depuis 1921 en constant déficit sauf pour l'année 1926, où il a présenté un

solde créditeur de 1 million 55 mille francs, mais ces déficits contrairement à une opinion courante sont relativement peu élevés, il aurait suffi d'une augmentation de tarifs suffisante et faite en temps utile pour arriver à faire présenter à ce compte un solde créditeur important, sur lequel aurait pu être prélevée par un pourcentage suffisant, la rémunération complémentaire de la Société.

Cette rémunération ainsi constituée aurait présenté le grand avantage d'inciter d'une façon plus efficace la Société des Transports en commun de la région parisienne à réduire ses frais d'exploitation tout en augmentant le rendement de son entreprise.

Le reproche que l'on peut donc adresser à la rémunération de cette Société, c'est d'être à la fois trop intéressée mais aussi, et surtout, de l'être d'une façon défectueuse.

La situation se révèle un peu différente en ce qui concerne la régie intéressée du Traitement industriel des résidus urbains. La rémunération complémentaire de cette Société est basée uniquement sur les résultats du compte d'exploitation. Outre la rémunération ordinaire constituée par un intérêt minimum de 6 $\frac{1}{2}$ % net par an, attribué au capital-actions, la Société du Traitement industriel des résidus urbains perçoit sur les résultats nets du compte d'exploitation des prélèvement qui croîssent proportionnellement au montant du solde bénéficiaire de ce compte, ainsi qu'une quote-part, très faible il est vrai, sur le super-bénéfice.

Aussi cette Société est-elle directement intéressée aux résultats de sa gestion. Cependant le reproche que nous avons énoncé précédemment suivant lequel les Sociétés

Fermières des régies intéressées, au-dessus d'une marge de bénéfices, sont de moins en moins encouragées à réaliser des profits plus importants paraît davantage justifié, pour cette Société, que pour la régie des Transports en commun. Il semble, bien, en effet, qu'au-dessus d'une certaine limite, la Société du Traitement industriel des résidus urbains n'est plus guère intéressée, et la meilleure preuve de cette situation résulte du caractère constant de sa rémunération. Bien que les soldes bénéficiaires des comptes d'exploitation soient passés de 1 million 100 mille en 1925 à 1 million 600 mille en 1928, l'ensemble des rémunérations diverses de cette Société est resté environ fixé à 650.000 francs.

Néanmoins il y a lieu de considérer la situation tout à fait spéciale de cette régie qui est presqu'entièrement alimentée par les finances de la Ville de Paris. La marge de bénéfices qu'en toute équité cette Société peut prétendre, doit être inférieure à celle des autres exploitations de la Ville de Paris, capables de subvenir elles-mêmes par leurs recettes à leurs dépenses d'exploitation. Aussi y-a-t-il lieu de critiquer davantage le mode de rémunération que le montant de cette rémunération elle-même.

Pourquoi en effet avoir élevé à 6 ½ % net le montant de la rémunération ordinaire du capital-actions ? Cette rémunération aussi élevée empêche le libre jeu de la rémunération complémentaire dont la formule, dans cette Société, peut être considérée comme la meilleure de celles adoptées par les régies intéressées de la Ville de Paris. Il aurait été préférable, à notre avis, d'abaisser quelque peu cet intérêt minimum des actionnaires en le portant à 5 % net tout en intéressant davantage la Société aux résultats de l'exploitation, en accentuant

peut être un peu plus le caractère progressif de la prime sur les résultats du compte d'exploitation et en augmentant la part de la Société dans le super-bénéfice.

Ces diverses mesures auraient pour résultat d'enlever à la rémunération de la Société ce caractère constant qui la décourage à réaliser les améliorations qu'elle serait tenté de créer dans son exploitation. Sans doute elles entraîneraient peut être une légère augmentation de la rémunération de la Société, mais loin d'être regrettable cette augmentation serait l'indice d'une situation prospère de l'entreprise dont la ville de Paris serait la première à profiter.

Pour les régies intéressées du Gaz, du Métropolitain et du Nord-Sud, il y a lieu au contraire d'admettre sans réserve le reproche que nous avons vu précédemment formulé par le Président du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de Fer électrique souterrain Nord-Sud.

Nous avons déjà constaté l'existence de cette situation pour la régie intéressée du gaz. Nous avons vu que malgré des variations de plusieurs millions dans les résultats du compte d'exploitation, la rémunération de la Société est restée fixée à environ 10 millions de francs.

Cette situation regrettable provient non pas du mode de rémunération adopté, mais du montant de cette rémunération. En effet, les prélèvements que la Société est autorisée à effectuer sur les résultats nets du compte d'exploitation sont dégressifs, en sorte que la Société est de moins en moins intéressée au fur et à mesure que s'augmentent les bénéfices de l'entreprise. Aussi les dividendes de ses actionnaires durant ces dernières années ont-ils été malgré les résultats satisfaisants de

l'exploitation du gaz invariablement fixés à 25 francs (dont 15 francs net et 10 francs brut) par action de 250 francs.

Le montant de la rémunération des Sociétés du Métropolitain et du Nord-Sud, bien que calculé sur une base différente de celle de la régie intéressée du gaz présentait le même caractère de fixité. La rémunération de ces deux Sociétés était en effet basée comme pour la régie des Transports en commun sur les recettes brutes encaissées et non sur les résultats du compte d'exploitation.

Elle n'aboutissait pas sans doute au résultat choquant que nous avons constaté pour la S. T. C. R. P. puisque ces deux Sociétés étaient prospères, mais elle présentait le même inconvénient déjà signalé de ne pas les intéresser suffisamment aux résultats de l'exploitation.

Il suffit à cet égard de mettre en relief pour chacune de ces Sociétés depuis 1926 les résultats du compte d'exploitation et la rémunération correspondante de chacune de celles-ci.

MÉTROPOLITAIN

Exercices	Solde bénéficiaire du compte d'exportation	Rémunération totale de la société (abattements déduits)
1926	33.522.158,28	13.772.792,05
1927	43.554.589,93	13.805.446,64
1928	37.425.238,99	14.103.869,72

NORD-SUD

Exercices	Solde bénéficiaire du compte d'exploitation	Rémunération totale de la société (abattements déduits)
1925	1.312.791,02	4.805.579,15
1926	4.079.881,89	4.708.234,82
1927	8.112.820,88	4.799.654,13
1928	6.487.516,12	4.748.616,68

On voit combien apparaissait comme paradoxale la situation ainsi faite à ces Compagnies.

Pour la Compagnie du Métropolitain, tout d'abord, bien que l'exercice 1927 fasse ressortir un excédent supérieur de 10 millions à celui de l'exercice 1926, la rémunération de cette Société ne s'en trouve augmentée que de 33 mille francs. Bien plus, l'ensemble des deux primes de gestion, celle calculée sur le nombre des billets délivrés et celle des produits du trafic, a même fléchi de 134.000 fr. environ par rapport au total de 1926. Seule la troisième prime celle acquise sur les recettes hors trafic s'est trouvée du fait des mesures prises par la Compagnie pour accroître le rendement des produits divers, en sensible augmentation.

Pour la Société du Chemin de fer Nord-Sud de Paris, la situation n'en était pas moins paradoxale. Si l'on considère par exemple, les produits nets des exercices 1926 et 1927 et la rémunération correspondante de la Société de ces deux années, nous voyons que malgré un solde bénéficiaire accru d'environ 100 % la rémunération de la Société ne s'en est trouvée augmentée que d'environ 2 %. Si l'on compare maintenant les résultats des exercices 1925 et de 1926 nous voyons qu'en 1925, pour un solde créditeur de 1.312.791 fr. 02 centimes, la Société s'est vue attribuer une rémunération de 4.805.579,15 supérieure de près de 100.000 fr. à l'exercice de 1926 qui présentait cependant un solde créditeur quatre fois plus important.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que pour ces deux Sociétés les dividendes des actionnaires étaient restés sensiblement les mêmes que ceux de 1921 et qu'ils s'étaient stabilisés, sous déduction des impôts, à 34 fr. 50

centimes pour les actionnaires du Métropolitain et à 15 fr. 50 centimes pour les actionnaires du Nord-Sud.

Ce fut d'ailleurs la principale raison de la modification des conventions de 1921 qui fut réalisée par la convention du 12 avril 1929 dont le but essentiel est de faire participer davantage la Société exploitante dans les bénéfices de sa gestion. Cette idée nous la retrouvons développée dans le rapport du Conseil d'Administration de la Société du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris que nous avons déjà cité.

« Nous n'en sommes pas moins en droit d'espérer qu'avec l'extension du réseau souterrain et le développement du trafic qui en résultera, le jeu des formules nouvelles se traduira pour la Compagnie concessionnaire par une augmentation progressive de ses bénéfices, pratiquement stabilisés sous le régime actuel malgré l'accroissement des recettes brutes, cette augmentation de bénéfices étant la légitime rémunération des services toujours plus considérables rendus aux populations desservies par les transports souterrains ».

Peut être a-t-on été trop loin dans cette voie, car il est douteux, que malgré l'augmentation des recettes que l'on peut légitimement escompter de l'amélioration de la situation de la Société exploitante, la Ville de Paris retire de cette exploitation les bénéfices qui lui étaient assurés par les conventions de 1921.

Quant à la régie intéressée de l'électricité, nous avons constaté à plusieurs reprises qu'elle apparaissaît, non seulement comme la plus indépendante des régies de la Ville de Paris, mais aussi comme la moins intéressée, en ce sens que la rémunération de la Ville y est théoriquement inférieure à celle retirée des autres régies précé-

demment étudiées. Aussi le caractère élevé de la rémunération de la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité ne doit-il pas nous surprendre. Les variations dans la rémunération de la Société sont d'ailleurs sensiblement proportionnelles aux sommes prélevées par la Ville à titre de loyer supplémentaire, c'est-à-dire à titre de partage de bénéfices.

Le tableau suivant permet de constater les variations corrélatives de ces sommes depuis l'année 1921.

Exercices	Loyers supplémentaires de la ville de Paris	Rémunération de la Société
1921	11.398.277,24	20.646.524,19
1922	14.294.698,23	24.396.398,08
1923	17.372.955,58	27.860.259,45
1924	21.490.624,90	31.419.116 »
1925	23.571.414,07	33.424.925,07
1926	24.582.007,33	34.508.831,57
1927	24.737.545,58	33.874.554,86
1928	25.147.946,40	35.435.345,96

Ces sommes devraient d'ailleurs être sensiblement équivalentes, puisque le partage du super-bénéfice est fait par moitié, mais à la rémunération de la Société s'ajoutent les revenus de son domaine privé.

La part de la Société dans les bénéfices réalisés par l'exploitation peut paraître énorme à côté de celle réservée aux autres Sociétés, cependant il ne semble pas, étant donné le caractère vraiment industriel de cette entreprise, et ses résultats particulièrement satisfaisants, qu'il y ait exagération à cet égard. Il y a lieu cependant de signaler qu'un avenant, soumis actuellement à l'approbation des pouvoirs publics vient d'être élaboré pour accroître davantage encore les bénéfices que la Ville de Paris retire de cette exploitation.

On peut donc conclure de l'étude des résultats financiers de ces régies intéressées que si, dans l'ensemble, il y a lieu de se montrer satisfait des résultats financiers apportés par ces régies à l'égard de la Ville de Paris et du Département de la Seine, il semble que ces résultats financiers auraient pu être meilleurs encore, si la participation dans les bénéfices des Sociétés exploitantes avait été élaborée d'une façon plus logique et plus satisfaisante. Il aurait fallu réaliser davantage, à notre avis, l'association de la collectivité publique avec les Sociétés Fermières ce qui aurait entraîné presque inévitablement une amélioration sensible dans les bénéfices réalisés par chacune des parties contractantes.

Section II

Résultats de l'exploitation.

Nous avons vu que la principale cause de la transformation en régie intéressée des services publics de la région parisienne avait été la nécessité d'apporter à ces services un essor nouveau en leur donnant un caractère industriel et commercial. Il y a donc lieu de voir si cet essor a bien été donné, si l'exploitation en régie intéressée a bien réalisé la transformation industrielle que l'on attendait d'elle et si la population parisienne n'a pas payé trop cher par des augmentations excessives de tarifs les améliorations ainsi apportées à son confort.

Il est incontestable que l'exploitation en régie intéressée a donné aux services publics de la région parisienne que nous avons étudiés, un essor industriel appréciable. Si l'on se rappelle les circonstances difficiles dans

lesquelles cette transformation a été opérée, il y a lieu de constater que dans l'ensemble les résultats ont été satisfaisants. Il nous suffira de les passer brièvement en revue.

En ce qui concerne tout d'abord la régie du Traitement industriel des résidus urbains, cette industrie qui péréclitait depuis la guerre se révèle maintenant florissante. La nouvelle usine d'Issy-les-Moulineaux a été mise en service depuis 1927. Les usines de Romainville et d'Ivry ont été aménagées avec les derniers progrès de l'industrie électrique et mécanique.

L'exploitation du gaz a donné également des résultats satisfaisants depuis 1921. Le volume de l'émission du gaz est passé de 493 millions 861.200 mètres cubes en 1921 à 569 millions 560.800 mètres cubes en 1928, le nombre des abonnés est passé pour ces deux mêmes années de 785.979 à 914.059. De plus l'effectif des becs en service n'a cessé de croître, il est passé de 1925 à 1928 de 67.443 à 118.819 soit presque une augmentation du double. De même, il a été procédé à l'aménagement des usines d'exploitation de la Société. Les usines du Landy et du Cornillon ont été jointes par l'installation d'une canalisation souterraine. L'usine du Cornillon a été dotée d'un atelier de distillation. Les autres usines (usine de Clichy, de la Villette, des Goudrons et d'Ivry), ont subi des améliorations équivalentes. Il a été créé notamment pour le personnel de ces usines des lavabos, vestiaires, des réfectoires et même un restaurant.

L'essor industriel de la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité se révèle beaucoup plus important encore, étant donné l'augmentation considérable de la consommation industrielle de l'électricité. Le nombre

d'abonnés en service est passé entre 1921 et 1928 de 251.922 à 711.000, la puissance en kilowatt des abonnés en service est passée pour ces deux années de 268.331 à 575.571. La puissance des usines a été considérablement augmentée. Il suffit à cet égard de lire le rapport du Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Parisienne de distribution d'électricité à l'assemblée générale des actionnaires de cette Sociétés du 28 juin 1929.

« Nous avons reçu de la Ville de Paris les anciens » secteurs avec l'obligation de les exploiter et de cons- » truire deux usines d'une puissance que l'on croyait » alors très suffisante, très considérable de 50.000 kilo- » watts. Grâce à la prévoyance générale de notre direc- » teur et de ses collaborateurs, nous avons pu dans » la seule usine de Saint-Ouen installer 250.000 kilowatts » de puissance utile alors que, je le répète, le » Conseil municipal m'avait demandé 50.000 pour les » deux usines. Dans l'usine d'Issy-les-Moulineaux, nous » pourrons disposer d'une puissance de 130.000 kilo- » watts. Ces deux centrales, je le dis, au risque de me » répéter, constituent un établissement magnifique, tel » que, je crois, il n'en existe pas dans d'autres capitales » de l'Europe, qui fait honneur et à la Ville de Paris et » aux ingénieurs qui l'ont réalisé et dont le prix de » revient est parmi les plus bas, en comparaison des » installations similaires ».

La transformation en régie intéressée des exploitations du Métropolitain et du Nord-Sud a également accru l'activité de ces Compagnies. C'est ainsi que pour le Métropolitain, le chiffre des recettes-voyageurs de

cette Société, indice du succès de l'exploitation, est passé entre 1921 et 1928 de 145.338.398 fr. 80 à 367.122.849 fr 65 et pour le Nord-Sud de 27.247.509 fr. à 59.935.637 fr. 90. Le chiffre des kilomètres de voies exploitées est passé pour la même période de 92 kilomètres 793 mètres à 96 kilomètres 762 mètres pour le Métropolitain. Quant au Nord-Sud, le chiffre des kilomètres de voies exploitées n'a pas varié, cependant durant cette période, la Ville de Paris a poursuivi l'aménagement de la nouvelle ligne de Vanves.

Cependant cette Compagnie a vu le chiffre des billets délivrés passer entre 1924 et 1928 de 82.696.493 fr. à 88.139.050 francs.

Enfin les résultats obtenus par la nouvelle exploitation des Transports en commun ont été tout à l'avantage des habitants de la région parisienne. Objet d'améliorations constantes depuis 1921, les communications dans Paris et de Paris avec sa banlieue sont maintenant assurées dans des conditions satisfaisantes.

L'augmentation du nombre des lignes en service, la mise en circulation de nouvelles voitures dotées des derniers perfectionnements techniques, l'unification des types de matériel, l'emploi de méthodes d'exploitation plus rationnelles ont contribué à rendre les déplacements plus faciles et plus agréables. Voici d'ailleurs pour les deux principales exploitations de la S. T. C. R. P., celles des Tramways et des Omnibus, le mouvement de l'exploitation depuis 1921, qui montre, malgré un léger fléchissement depuis quelques années du nombre des voyageurs, le succès de ces entreprises auprès du public parisien.

Tramways

Années	Kilomètres voitures	Voyageurs
1921	90.526.381	636.365.516
1922	93.202.943	635.592.912
1923	99.375.804	694.827.609
1924	99.816.172	723.153.749
1925	102.790.625	720.279.679
1926	101.857.469	689.364.710
1927	102.519.545	685.446.982
1928	104.725.689	727.323.662

Omnibus

Années	Kilomètres voitures	Voyageurs
1921	35.219.814	245.874.430
1922	43.210.149	290.146.147
1923	50.280.827	337.503.838
1924	54.218.608	356.529,851
1925	53.501.626	344.800.583
1926	53.830.726	332.453.662
1927	53.892.078	329.441.596
1928	55.026.449	342.868.520

En outre, les efforts de la S. T. C. R. P. se sont portés sur la quantité et la qualité des moyens de transport utilisés. Pour répondre aux besoins croissants du trafic le nombre des véhicules a été augmenté chaque année. Alors que le nombre des motrices construites pour les tramways était de 11 en 1921, il est passé durant l'année 1925 à 268. Il a été construit de 1921 à 1928, 689 voitures neuves pour les omnibus automobiles. En outre il a été procédé à une unification des types de motrices et d'attelages qui se poursuit encore à l'heure actuelle. Au 1er janvier 1921, il y avait 44 types de motrice et 28 types d'attelage, au 1er janvier 1929, il n'existait plus que 31 types de motrice et 17 types d'attelage en service.

***

La régie intéressée a donc, dans une certaine mesure, réalisé la transformation industrielle que l'on attendait d'elle. Cette transformation a été tout à l'avantage de la population parisienne, dont le confort a été augmenté d'une façon très sensible par cette amélioration dans l'exploitation des services publics. Si l'on considère que cette amélioration lui a été faite à titre gratuit et qu'elle n'a pas du payer du moins en tant que contribuable les frais élevés de cette transformation, on peut en conclure que ce mode d'exploitation a réalisé un progrès considérable sur les anciens modes d'exploitation antérieurement admis.

Mais ce qu'il y a lieu de considérer également, c'est que même en qualité de consommateur ou d'usager, le public parisien n'a pas payé trop cher l'augmentation de confort qui lui était ainsi octroyée.

En effet si l'on examine les tarifs mis en application par les diverses exploitations en régie intéressée que nous avons étudiées, nous voyons que ces tarifs, compte tenu de la dépréciation du franc et de la hausse du coût de la vie sont restés sensiblement au-dessous des tarifs d'avant-guerre.

Nous avons déjà eu l'occasion de faire ressortir cette situation pour les Transports en commun en signalant que l'une des principales raisons du déficit de cette Société avait été justement la non adaption des tarifs mis en application par la S. T. C. R. P. aux coefficients des prix de gros et des prix de détail. Sans doute, il vient d'être procédé à un rajustement brutal par une augmentation notable des tarifs au début de 1930, mais ce réa-

justement trop tardif a été rendu nécessaire par la constatation de l'index économique de sorte que, même actuellement les tarifs appliqués sont encore, en dépit de la majoration subie, légèrement inférieurs à ceux pratiqués avant guerre compte tenu des circonstances économiques nouvelles.

Pour les autres Sociétés, dont la situation est particulièrement prospère les tarifs mis en application n'ont guère dépassé le coefficient 5 par rapport aux tarifs appliqués avant guerre. Pour l'exploitation de l'énergie électrique dans Paris, notamment le prix du courant qui était de 0,50 centimes or avant la guerre, atteint actuellement 1 fr. 68 centimes papier, soit un coefficient d'environ 3,3. Le prix du gaz qui était en 1914 de 15 centimes or le mètre cube est actuellement de 77 centimes papier le mètre cube, soit un coefficient d'environ 5,1. Quant aux tarifs du Métropolitain et du Nord-Sud qui étaient avant la guerre de 0,25 centimes or, en première classe, et de 0,15 or, en seconde classe, ceux-ci s'élèvent actuellement à 1 fr. 25 papier en première classe et 0,75 papier en seconde classe, soit exactement un coefficient de 5.

Ce résultat est particulièrement satisfaisant si l'on tient compte des majorations correspondantes des coefficients de variation des prix de gros et même des prix de détail qui s'élevaient respectivement en 1928 à 633 et 538 et se sont encore légèrement accrus depuis cette date.

La population parisienne a donc retiré de grands avantages du mode d'exploitation nouveau adopté pour les services publics de la région parisienne. La transformation industrielle des moyens de transports (tramways, omnibus, transports souterrains) a rendu plus faciles les communications dans Paris et de Paris avec sa banlieue en les faisant à la fois plus rapides et plus

abondantes. Cette transformation a même été un des principaux facteurs de l'extension de Paris vers sa périphérie, la loi de huit heures permettant aux habitants de la cité de se loger loin du centre de la Ville, de plus en plus exclusivement réservé aux grandes administrations, magasins, banques et lieux de plaisir.

De plus les améliorations apportées dans les exploitations du gaz et de l'électricité ont rendu la lumière de plus en plus accessible à toutes les classes de la population parisienne. Des conventions passées entre les Syndicats de communes du Département de la Seine et même des Départements limitrophes ont permis de faire bénéficier les populations voisines de la capitale des mêmes avantages que ceux réservés à la population parisienne. Sans doute, il reste encore beaucoup à faire à cet égard, mais il y a lieu cependant de signaler les améliorations appréciables déjà acquises, en souhaitant que la collectivité publique mette pour l'avenir à la disposition des Sociétés exploitantes les moyens techniques et financiers suffisants qui leur permettent de mener à bien l'œuvre efficace qu'elles ont entreprise pour le plus grand bien de la population de Paris et de sa banlieue.

CONCLUSION

L'étude des régies intéressées de la Ville de Paris nous a permis de constater le parallélisme qui existe entre chacune des régies considérées, tant au point de vue de leur fonctionnement financier qu'au point de vue de leurs rapports avec la collectivité publique concédante. Sans doute cè parallélisme n'est pas absolument rigoureux, mais les quelques divergences signalées proviennent uniquement de la différence de nature des entreprises soumises à ce mode d'exploitation.

Dans chacune de ces régies, on voit apparaître le principe inconnu jusqu'alors d'une véritable association financière entre la collectivité publique concédante et les Sociétés exploitantes et, comme conséquence de cette association, une réglementation excessivement rigoureuse des droits et des devoirs de chacune des parties.

Ce principe nouveau s'est d'ailleurs révélé excellent et constitue un progrès notable sur les anciens modes d'exploitation auparavant adoptés. Les résultats auraient-ils pu être meilleurs encore ?

Il semble qu'il ne peut y avoir de doute à cet égard. Les résultats auraient pu être encore beaucoup meilleurs

si la collaboration financière des capitaux publics avec les capitaux privés avait été mieux réalisée. En adoptant un principe nouveau, il aurait fallu se débarasser complètement des idées anciennes et constituer une véritable association sur le plan capitaliste.

C'est cette solution plus audacieuse qui a été adoptée par les Sociétés d'économie mixte allemandes où la collectivité publique se présente dans les Sociétés dites « Gemischte Wirthschaft » non plus comme autorité concédante mais comme véritable actionnaire ayant voix délibérative dans les assemblées générales. Les délégués de la puissance publique collaborant à la gestion avec les représentants des capitaux privés se rendent compte des difficultés de cette gestion et de ce qu'on peut exiger d'elle, mieux que ne peuvent le faire des commissaires dont le contrôle est nécessairement moins approfondi.

C'est, semble-t-il, le meilleur moyen d'assurer un contrôle aujourd'hui reconnu nécessaire.

Ce contrôle, nous l'avons vu, s'effectuer d'une toute autre façon dans les régies intéressées de la Ville de Paris, où il s'exerce par une réglementation minutieuse des droits et des pouvoirs des Sociétés exploitantes a l'égard de la collectivité publique concédante. Ce contrôle excessivement rigoureux sur tous les actes et décisions de ces Sociétés Fermières aboutit à une véritable paralysie de leur activité. Et cette solution est des plus regrettables.

En effet certains marchés avantageux exigent une conclusion rapide que ne permettent pas les contrôles et visas imposés dans la plupart des conventions.

Ce contrôle est tellement étroit qu'il apparaît dans certaines conventions comme celles, par exemple, du Traitement industriel des résidus urbains et des Transports en commun, plus étroit même, que dans le cas d'une exploitation en régie directe.

Il aurait pourtant été facile de donner à ce principe nouveau une application vraiment satisfaisante. Au lieu de l'étriquer par la création d'un contrôle inutile et même néfaste, il aurait fallu, à notre avis, lui donner l'extension la plus large possible. Il aurait fallu, non seulement modifier le caractère de l'intervention de la collectivité publique dans ces sociétés, en la faisant intervenir non plus comme autorité concédante mais en qualité de véritable actionnaire intéressé au même titre que les Sociétés exploitantes à la bonne marche de l'entreprise, mais il aurait été souhaitable qu'il fut tenu davantage compte des intérêts du personnel et des consommateurs de ces Sociétés.

En ce qui concerne le personnel tout d'abord. Il est souhaitable qu'il soit non seulement intéressé dans les bénéfices, ce qui améliore son rôle et sa situation dans l'entreprise, mais encore qu'il soit représenté au Conseil d'Administration et à l'assemblée générale de la régie, afin de laisser aux ingénieurs et au personnel ouvrier un certain droit de regard sur la marche de l'exploitation. Pour diminuer la fréquence des conflits entre la direction de la Société et le personnel, pour stimuler le zèle de ce dernier, il est essentiel, à notre avis, de mettre techniciens et ouvriers en mesure de connaître les difficultés de la gestion et d'en apprécier les résultats.

Quant aux consommateurs ou aux usagers de ces exploitations, il semble qu'ils aient été complétement oubliés dans les diverses conventions que nous avons étudiées. En effet, on ne voit à aucun moment apparaître l'intervention du consommateur dans ces diverses régies intéressées. Il devrait cependant avoir dans la gestion de ces exploitations un rôle de tout premier plan. N'est-il pas le premier intéressé dans la marche de ces entreprises d'intérêt général qu'il utilise journellement ?

Il serait cependant possible de le consulter, voire même d'admettre dans les Conseils d'Administration et les assemblées générales de ces régies, des représentants des usagers afin que ceux-ci aient leur mot à dire tant sur les modifications de tarifs à appliquer, que sur les améliorations et extensions qui pourraient être apportées à l'exploitation.

C'est ainsi qu'insensiblement et sans même que nous l'ayons voulu, l'étude des régies intéressées de la Ville de Paris nous a conduit vers la solution de la régie coopérative que nous avons examinée antérieurement, qui constitue la solution la meilleure, car elle réalise la véritable association de la collectivité publique et des actionnaires de la régie sur le plan coopératif.

Cette solution pourrait, à notre avis, apporter une véritable évolution industrielle aux services publics de la région parisienne, évolution rendue nécessaire par son accroissement incessant. Sans doute, la composition quelque peu hybride du Conseil d'Administration de ces régies coopératives où siégeraient à la fois des délégués

de la collectivité publique, des représentants des usagers et des délégués du personnel technique et ouvriers, pourrait créer pour l'avenir une source de difficultés, mais ces difficultés ne pourraient exister si tous les membres du Conseil d'Administration, abandonnant dans leurs revendications leurs conventions de parti, poursuivaient par une franche collaboration la sauvegarde de l'intérêt général de la population parisienne dont ils seraient devenus les représentants.

Vu le Président de la Thèse,
Bernard LAVERGNE.

Vu le Doyen,
P. DUEZ.

Vu et permis d'imprimer,

Le Recteur,
CHATELET.

TABLE DES MATIERES

Pages

INTRODUCTION ..... 9 à 13

CHAPITRE I^er. — CIRCONSTANCES QUI ONT PROVOQUÉ ET FAVORISÉ LA TRANSFORMATION EN RÉGIE INTÉRESSÉE DES SERVICES PUBLICS DE LA RÉGION PARISIENNE ..... 15 à 44

SECTION I (p. 15 à 30) : *Critique des modes antérieurs.*

4 modes d'exploitation existants : concession, régie coopérative, régie intéressée, régie directe. — Critique de la concession. — Critique de la régie directe.

SECTION II (p. 31 à 44) : *Circonstances économiques et financières de cette transformation.*

Avant la guerre: régies du Gaz et de l'Electricité.

Après la guerre: régies des Transports en commun. — Métropolitain. — Nord-Sud. — Traitement industriel des résidus urbains.

Pages

CHAPITRE II. — FONCTIONNEMENT FINANCIER DES RÉGIES INTÉRESSÉES ..... 45 à 109

SECTION I (p. 45 à 68) : *Existence de primes de bonne gestion.*

I. — Primes sur les résultats du compte d'exploitation — Régies du Gaz et du traitement industriel des résidus urbains.

II. — Primes sur les recettes encaissées par les Sociétés. Régie des Transports en commun. — Régies du Métropolitain et du Nord-Sud. — Absence de primes dans la régie de l'Electricité.

SECTION II (p. 68 à 95) : *Attribution presque complète du super-bénéfice à la Ville de Paris.*

I. — Régies où la Ville de Paris absorbe la totalité des bénéfices. — Régies du Gaz. — Régies du Métropolitain et du Nord-Sud.

II. — Régies où la Ville de Paris n'absorbe qu'une part des bénéfices. — Régies du traitement industriel des résidus urbains, des Transports en commun, Electricité. — Nouvelle convention du Métropolitain.

SECTION III (p. 95 à 107) : *Mise à la charge de la Ville de Paris du déficit.*

I. — Sociétés assumant les risques de l'entreprise, Gaz, Electricité.

II. — Sociétés dont le déficit est couvert par la Ville (autres Sociétés).

Pages

CHAPITRE III. — CONTROLE DE LA COLLECTIVITÉ PUBLIQUE SUR CES RÉGIES INTÉRESSÉES ..... 109 à 142

SECTION I (p. 110 à 142) : *Contrôle sur la gestion de l'entreprise.*

I. — Détermination des dépenses de premier établissement.

a) Régies intéressées où les dépenses de premier établissement sont minutieusement réglées par les conventions. — Régies du Gaz, du traitement industriel des résidus urbains, Transports en commun, Métropolitain et Nord-Sud.

b) Régie intéressée de l'Electricité.

II. — Visa à demander pour tous les engagements dépassant les actes d'administration courants.

III. — Libre accès dans les usines des agents de l'administration.

IV. — Existence de Commissions de contrôle permanentes.

V. — Amendes et sanctions prévues pour le cas d'inexécution des clauses de conventions.

SECTION II (p. 142 à 170) : *Contrôle financier de l'entreprise.*

I. — Tarifs sans index. — Transports en commun. — Métropolitain Nord-Sud.

II. — Tarifs avec index. Gaz, Electricité, nouvelle convention du Métropolitain.

SECTION III (p. 170 à 183) : *Contrôle du Personnel.*

I. — Régies intéressées réalisant la participation personnel dans les bénéfices. — Transports en commun. Métropolitain Nord-Sud.

II. — Régies intéressées réalisant l'assimilation de leur personnel au personnel municipal. — Traitement industriel des résidus urbains. — Gaz. — Electricité. — Métropolitain.

Pages

CHAPITRE IV. — RÉSULTATS DES RÉGIES INTÉRESSÉES.... 185 à 210

SECTION I (p. 186 à 203) : *a*) Bénéfices retirés par la Ville de Paris ou le Département de la Seine des régies intéressées. — Place spéciale à faire aux régies des Transports en commun et du traitement industriel des résidus urbains.

b) Bénéfices retirés par les Sociétés fermières dans ce mode d'exploitation.

SECTION II (p. 203 à 210) : *Résultats de l'exploitation.*

CONCLUSION ..... 211 à 215